



**Bijlage M bij het TB
Nota van antwoord**

36134v28		november 2010
----------	--	---------------

1. Inleiding en leeswijzer

De Groene Loper is vertaald in een Ontwerp-Tracébesluit en milieueffectrapport (OTB/MER) en in twee Ontwerp-Bestemmingsplannen (OBP's). Vanaf 6 juli tot en met 16 augustus 2010 konden belanghebbenden en geïnteresseerden tijdens de zogenaamde zienswijzeprocedure hun mening geven over het OTB/MER met de rijksnaam A2 Passage Maastricht. De rijksprocedure is nodig voor de ombouw van de huidige Rijksweg N2 tot autosnelweg in een tunnel, de direct daarmee samenhangende overige wegen en de verknoping van de A2 met de A79.

Voor u ligt de Nota van Antwoord als reactie op het Ontwerp-Tracébesluit (OTB) en het milieueffectrapport (MER). In deze nota geeft de minister van Infrastructuur en Milieu (I&M) aan hoe is omgegaan met de binnengekomen zienswijzen op het OTB/MER A2 Passage Maastricht.

1.1 Nota van Antwoord

Het Centrum Publieksparticipatie (CPP) begeleidt namens het ministerie van I&M de zienswijzeprocedure van het OTB/MER A2 Passage Maastricht. Het CPP heeft alle binnengekomen zienswijzen verzameld en gebundeld (de gebundelde zienswijzen, zonder persoonsnamen en adressen van participanten zijn te downloaden via www.centrumpp.nl). De zienswijzen zijn geanalyseerd en gerubriceerd aan de hand van thema's en subthema's. De antwoorden op de zienswijze zijn daarom niet per 'participant', maar per subthema terug te vinden.

In deze Nota van Antwoord komt u het begrip 'participant' tegen. Hiermee worden de indieners van zienswijzen bedoeld. Het woord 'participant' kan betrekking hebben op zowel mannelijke als vrouwelijke personen, alsmede op bedrijven, instanties en verenigingen.

2. Publieksparticipatie bij A2 Maastricht

In 2003 zijn het ministerie van Verkeer en Waterstaat (VenW), de gemeenten Maastricht en Meerssen en de Provincie Limburg begonnen met de voorbereidingen voor één totaalplan voor stad en snelweg, voor voetgangers, fietsers en automobilisten, voor inwoners en bezoekers, voor infrastructuur en stadsontwikkeling. Dat totaalplan is de Groene Loper van consortium Avenue2 geworden, bekend uit de stadsbrede consultatieronde eind 2008/begin 2009. Dit integraal gebiedsontwerp:

- verbetert de bereikbaarheid van Maastricht en de doorstroming op de A2;
- verbetert de verkeersveiligheid en leefbaarheid in omliggende buurten;
- biedt nieuwe kansen voor A2-buurten, door stedelijke vernieuwing en opheffing van barrières.

Het besluitvormingsproces van A2 Maastricht is een gecombineerde aanpak van wettelijke procedures met de juridisch verplichte zienswijzenprocedure en extra consultatierondes met niet juridisch verplichte zienswijzenprocedures. Tussen 2004 en 2009 konden geïnteresseerden vijf keer reageren op de voorbereidingen en ontwerpplannen voor A2 Maastricht. Op de website van het Projectbureau A2 Maastricht (www.a2maastricht.nl) staat een processchema dat inzicht geeft in de procedures sinds 2004.

In 2008/2009 vond de laatste consultatieronde plaats binnen het project A2 Maastricht. Geïnteresseerden konden drie plannen voor stad en snelweg bekijken en erop reageren. In totaal bezochten ruim 3590 mensen het speciaal daarvoor ingerichte consultatiecentrum. Er zijn 261 reacties ingediend. Enkele reacties zijn namens of mede namens andere personen ingediend. Op de website www.a2maastricht.nl staat een totaaloverzicht van de resultaten uit de consultatieronde.

2.1 Heldere communicatie

Eén van de uitgangspunten van publieksparticipatie is heldere communicatie. Participanten moeten immers goed geïnformeerd zijn over de inhoud van het project, voordat zij hun mening hierover kunnen geven. Rondom de zienswijzeprocedure van het OTB/MER A2 Passage Maastricht is veelvuldig, zowel regionaal als landelijk, gecommuniceerd. Hiervoor werden onder andere de volgende communicatiemiddelen ingezet: informatiebijeenkomsten voor direct betrokkenen, brieven aan direct betrokkenen, de nieuwsbrief Ma2stricht Actueel, persberichtgeving, advertenties, een publieksvriendelijke samenvatting van het OTB/MER A2 Passage Maastricht en de website www.a2maastricht.nl. Ook vonden gedurende de hele inzageperiode inloopbijeenkomsten plaats in het Informatiecentrum A2 Maastricht. Op een aantal dagen waren er specialisten aanwezig die vragen konden beantwoorden. Ook was er een notulist aanwezig voor het noteren van mondelinge zienswijzen. In totaal bezochten 395 personen het Informatiecentrum. Op www.a2maastricht.nl staat het complete overzicht van bekendmakingen en activiteiten, waarmee de zienswijzeprocedure van het OTB/MER A2 Passage Maastricht onder de aandacht is gebracht van het publiek.

Voor het project A2 Maastricht is een speciaal informatiecentrum ingericht, met onder andere een maquette en film van het totaalplan de Groene Loper en een animatie van de bouwmethode. Tijdens de inzageperiode stonden in het Informatiecentrum ook informatiepanelen met daarop de belangrijkste inhoud van het OTB/MER A2 Passage Maastricht.

Tot slot vindt stelselmatig overleg plaats met het A2-Buurtenplatform en A2-Bedrijvenplatform. Zie www.a2maastricht.nl voor samenstelling en werkwijze.

3. OTB / MER A2 Passage Maastricht

3.1 Waarop reageren?

Het OTB bevat onder meer de volgende onderwerpen:

- De ombouw van de bestaande Rijksweg A2 tussen knooppunt Kruisdonk en de aansluiting Randwyck tot autosnelweg, inclusief de aansluiting Geusselt (t/m Meerssenerweg) en Europaplein;
- De realisatie van een gestapelde tunnel tussen de knooppunten Geusselt en Europaplein, waarvan de onderste buizen zijn bestemd voor het doorgaande verkeer (A2) en de bovenste tunnelbuizen voor het bestemmingsverkeer;
- Het volledig maken van de verknoping A2/A79;
- De situatie tijdens de bouw. Dit omvat onder meer:
 - de tijdelijke Rijksweg N2;
 - de tijdelijke werkterreinen.

Ook op de milieueffecten van het totale plan voor verkeer, geluid, lucht, natuur, bodem en water, stad en landschap, sociale en economische aspecten, cultuurhistorie en archeologie en (tunnel)veiligheid heeft men kunnen reageren.

Onder meer op de website www.a2maastricht.nl stond tijdens de zienswijzeprocedure OTB/MER A2 Passage Maastricht een speciaal Wegwijsoverzicht: een overzicht met onderwerpen waarop men kon reageren. Op deze manier konden participanten makkelijk nagaan of er onderwerpen waren die hun belangen raakten.

3.2 Aard en aantal zienswijzen

Op het OTB/MER A2 Passage Maastricht zijn in totaal 140 verschillende zienswijzen binnengekomen. Enkele van deze zienswijzen zijn namens of mede namens andere personen ingediend. Ook zijn sommige zienswijzen over één thema door meerdere personen ingediend. De indieners zijn vooral afkomstig uit de gemeente Maastricht, een kleiner deel komt uit de gemeente Meerssen. Het restant van de reacties komt uit de rest van Nederland. Ongeveer een derde van de zienswijzen is afkomstig van organisaties (ondernemers- en bewonersverenigingen, scholen, overheidsinstanties, natuur- en milieuorganisaties, woningcorporaties en maatschappelijke organisaties).

3.3 Beantwoording zienswijzen

Het bevoegd gezag heeft antwoorden gegeven op de binnengekomen zienswijzen. Deze staan in de Nota van Antwoord die voor u ligt. De participanten krijgen hiermee antwoord op hun vragen of opmerkingen. Iedere participant heeft een nummer gekregen. Dit nummer is per brief toegezonden. In bijlage 2 van deze Nota van Antwoord treft u een schematisch overzicht aan, waarin alle reacties per thema terug zijn te vinden. Aan de hand van het toegezonden nummer én dit schema, kan een participant eenvoudig de nummers van zijn reacties en de bijbehorende paginanummers terugvinden.

Reacties die zijn ingediend bij de inspraak OTB/MER maar betrekking hebben op een van beide OBP's, zijn doorgestuurd aan de gemeente Maastricht voor een verdere afhandeling in betreffende procedure.

3.4 Vervolg

Mede op basis van de zienswijzen is door de minister van I&M, in overeenstemming met de staatssecretaris van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie (ELI), het TB vastgesteld.

Tegen dit TB hebben belanghebbenden de mogelijkheid om in beroep te gaan.

In de beroepsclausule van het TB en in hoofdstuk 11 van de Nota van Toelichting behorende bij het TB staat meer informatie over de beroepsprocedure.

4. Meer informatie

Vragen over de gevolgde procedure? Dan kunt u bellen met het CPP via 070 – 456 96 00. U kunt ook kijken op www.centrumpp.nl. Heeft u vragen over het project A2 Maastricht? Belt u dan met het Projectbureau A2 Maastricht via 043 – 351 63 51. U kunt ook kijken op www.a2maastricht.nl. Op dinsdagen en woensdagen bent u van 10.00 tot 16.00 uur van harte welkom in het Informatiecentrum A2 Maastricht aan de President Rooseveltlaan 101 in Maastricht. Elke eerste dinsdag van de maand is het Informatiecentrum open tot 19.00 uur.

5. Beantwoording van de zienswijzen

In dit hoofdstuk zijn alle binnengekomen zienswijzen opgenomen. Deze zijn geordend per thema en subthema. Bovendien zijn de zienswijzen zoveel mogelijk geclusterd. Voor elk subthema is in een kader aangegeven welke zienswijzen hierop betrekking hebben. De nummers betreffen het participantnummer dat elke participant per brief heeft ontvangen.

5.1 Algemeen

5.1.1. Plan

Zienswijzen: 16, 17, 18, 29, 30, 34, 35, 38, 42, 43, 44, 45, 58, 66, 67, 74, 75, 76, 77, 80, 81, 82, 87, 88, 89, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 104, 106, 107, 108, 109, 110, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 132, 133, 134, 135, 136, 137, 140

1. Zienswijzen: 58, 74, 75, 76, 77, 80, 89, 107
Het A2-Buurtenplatform en andere participanten willen van de impressie van het bovengrondse deel (Groene Loper / parklaan / Geusselt / Europaplein) graag concrete toezeggingen zien in plaats van schetsen.
Antwoord bevoegd gezag: In het OTB is het ruimtebeslag vastgelegd en zijn de effecten op de omgeving in kaart gebracht en afgewogen. De nauwkeurigheid (maatvoering) van de OTB-kaarten is vastgelegd in de Tracéwet. Daar voldoet dit plan aan. Meer informatie is beschikbaar bij de verdere detaillering van de plannen voor alle noodzakelijke vergunningen. Bij de ter visie legging van de noodzakelijke vergunningen en besluiten is de gevraagde informatie beschikbaar en kan daarop worden gereageerd.
2. Zienswijzen: 18, 58, 67, 80, 81, 82
Het A2-Buurtenplatform en andere participanten vrezen dat de tijdsplanning niet haalbaar is vanwege het aantal vergunningen dat nodig is voor de uitvoering. Wanneer werkzaamheden uitlopen, hebben omwonenden langer hinder en stijgen bouwkosten. Hierdoor kan het consortium volgens de participanten in de problemen komen en aanvullend budget eisen. Daarnaast treedt voor participanten hinder op door de onverkoopbaarheid van hun woning tijdens de bouwfase. Participanten vragen hoe de projectorganisatie omgaat met nadelige gevolgen door uitstel van werkzaamheden.
Antwoord bevoegd gezag: Het plan is beoordeeld op uitvoerbaarheid en vergunbaarheid binnen de gestelde planning. Op dit moment zijn geen redenen aanwezig om aan te nemen dat vanwege het aantal vergunningen de planning niet wordt gehaald. Over de procedures voor de vergunningen zijn met alle bevoegde gezagen afspraken gemaakt. Door inzet van extra capaciteit moet eventuele vertraging worden voorkomen.
3. Zienswijzen: 38, 140
Een participant vindt dat de keuze voor een randweg uiteindelijk een betere oplossing voor iedereen betekent. Een andere participant vraagt zich af waarom alternatieven als een randweg of geboorde tunnel niet worden benut. Hierdoor is sloop van zijn woning aan de President Rooseveltlaan onnodig.
Antwoord bevoegd gezag: In de Startnotitie A2 Passage Maastricht is globaal een aantal mogelijkheden - waaronder een oostelijke omleiding en een geboorde tunnel - beschreven. Op basis van het rapport 'Maastricht raakt de weg kwijt II' ging in de startnotitie de voorkeur uit naar een tunnel op de plek van de traverse. Daarbij werd aangegeven dat mogelijk nog andere oplossingen uit de inspraak op de startnotitie in het vervolgtraject zouden worden meegenomen. Dat is ook gebeurd. De richtlijnen van het bevoegd gezag waren daarbij

bepalend. In de eerste fase MER zijn uiteindelijk vier alternatieven met twaalf varianten met elkaar vergeleken. Daarbij zaten ook een oostelijke omleiding en een geboorde tunnel. Deze alternatieven/varianten zijn in de eerste fase MER op dezelfde manier beoordeeld als de andere alternatieven/varianten. Daarna is de oostelijke variant afgefallen vanwege grote effecten op natuur en landschap en de ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden voor de stad. Bij de onderlinge vergelijking van de geboorde en de gegraven tunnel (zie conclusies en aanbevelingen uit de eerste fase MER) is ook de bouwphase meegenomen. Daarbij is geconstateerd dat een geboorde tunnel minder hinder zou opleveren maar veel duurder is en niet past binnen het beschikbare budget. De Commissie m.e.r. heeft een positief advies uitgebracht over de kwaliteit van de eerste fase MER. Op grond daarvan is op 29 juni 2006 een trechteringsbesluit (Bijlage A bij het OTB) genomen. Met dit besluit is gekozen voor een tunnelalternatief op de huidige traverse, waarbij een geboorde tunnel niet werd uitgesloten. In de richtlijnen voor de eerste fase MER wordt daarover het volgende gezegd: "Hoewel uit stap 1 (eerste fase MER) door het Bevoegd gezag de conclusie kan worden getrokken dat een boortunnel niet haalbaar lijkt te zijn, zal een marktpartij die met een boortunnel toch aan het programma van eisen voldoet, niet van deelname worden uitgesloten." . Voor de uitwerking van een tunnelalternatief met een boortunnel heeft zich vervolgens geen marktpartij gemeld. Daarmee is deze oplossing uit beeld verdwenen.

4. Zienswijzen: 38, 42, 43, 44, 45, 87, 88, 95, 96, 104, 106
Meerdere participanten menen dat het Projectbureau A2 Maastricht uitgangspunten heeft geformuleerd voor de verknoping A2/A79 richting noorden die niet in de inspraak zijn betrokken.
 Antwoord bevoegd gezag: Het document 'Ruimte rond de A2; randvoorwaarden en uitgangspunten ondertunneling A2 Traverse Maastricht' heeft in het voorjaar van 2005 ter visie gelegen. Onderdelen hiervan waren de randvoorwaarden en uitgangspunten van de verknoping. Iedereen kon daarop reageren. Op grond van de inspraakreacties is een Programma van Eisen opgesteld, dat de basis was voor de plannen van de drie deelnemers die eind 2009/begin 2010 ter visie hebben gelegen. Ook daarover kon iedereen zijn mening geven. De stelling dat uitgangspunten voor de verknoping A2/A79 niet in de inspraak zijn betrokken, wordt niet gedeeld.

5. Zienswijzen: 38, 42, 43, 44, 45, 87, 88, 95, 96, 104, 106
Volgens meerdere participanten is bij de aanpak en uitvoering van de A2 Passage Maastricht leefbaarheid altijd een centraal argument geweest. Daarom zou worden aangesloten bij de hoogste wettelijke normen en Europese richtlijnen, bijvoorbeeld voor fijn stof en luchtkwaliteit. In het OTB/MER wordt getoetst aan formeel juridische kaders en worden bepaalde normen opgerekt (geluid). Door het ontbreken van een vergelijking tussen de uitgangspunten en de formeel juridische kaders is geen inzicht gegeven in het behalen van de bestuurlijk gestelde doelstelling. Uit het OTB/MER wordt afgeleid dat is getoetst aan minimale wettelijke vereisten. Dit was niet het doel van het plan A2 Passage Maastricht.
 Antwoord bevoegd gezag: Eén van de doelstellingen van het plan is het verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving in Maastricht en directe omgeving. Al in een zeer vroeg stadium is de aanbestedingsprocedure met marktpartijen gestart. Hierbij is vastgelegd aan welke voorwaarden de plannen moeten voldoen. Leefbaarheid was daarbij een belangrijk onderdeel. Hiervoor is een Programma van Eisen opgesteld. In dit Programma van Eisen zijn voor het thema lucht strengere eisen geformuleerd (namelijk het A-niveau) dan wettelijk verplicht. Ook het plan van Avenue2 voldoet aan dit A-niveau. De onafhankelijke Gunningsadviescommissie heeft geconcludeerd dat het plan van Avenue2 en de daarbij behorende tunnelconfiguratie op vrijwel alle aspecten een grote meerwaarde geeft voor doorstroming, bereikbaarheid, leefbaarheid, kansen voor stadsontwikkeling en het opheffen van barrières. Het MER bevestigt dat het plan zorgt voor positieve ontwikkelingen als het gaat om leefbaarheid. Geconcludeerd kan worden dat met dit plan wordt voldaan aan de bestuurlijke doelstellingen en dat niet slechts getoetst is aan de minimale wettelijke eisen.

6. Zienswijzen: 38, 42, 43, 44, 45, 87, 88, 95, 96, 104, 106
Meerdere participanten stellen dat in wetgeving is opgenomen dat binnen 100 meter van een snelweg geen bouwvergunning verleend mag worden voor nieuwe bebouwing. Deze afstand zou vanuit het oogpunt van rechtsgelijkheid ook moeten gelden voor bestaande bebouwing bij wijziging van een snelweg.
 Antwoord bevoegd gezag: Onduidelijk is welke wetgeving wordt bedoeld.
7. Zienswijzen: 38, 42, 43, 44, 45, 87, 88, 95, 96, 104, 106
Meerdere participanten vinden dat onvoldoende rekening is gehouden met hun belangen als bewoner van de Westrand, Mariënwaard en Kruisdonk. Zij menen dat veel aandacht is besteed aan de tunnels en het stedelijk gebied en dat pas in de laatste fase kop en staart van het plan zijn ontwikkeld. De plannen zijn volgens hen onvoldoende doordacht en onvoldoende zorgvuldig uitgewerkt.
 Antwoord bevoegd gezag: Het knooppunt Kruisdonk en de verbindingsweg Beatrixhaven zijn zo vormgegeven dat integrale aandacht is gegeven aan onder andere de inpassing in de omgeving (gelet op bestaande bebouwing en beschermde natuur), de veiligheid en doorstroming van het verkeer en de eisen om:
 1) Amby en Rothem op de A2 en A79 te laten aansluiten
 2) de A2 en de A79 in alle richtingen met elkaar te verbinden en
 3) het industrieterrein Beatrixhaven te laten aansluiten op de A2 en A79.
 Het knooppunt kent een compacte vormgeving. Andere varianten leiden tot een veel groter benodigd ruimtebeslag en daarmee tot nadelige effecten op de omgeving.
8. Zienswijzen: 58, 74, 76, 77, 80, 107
Het A2-Buurtenplatform en andere participanten vragen om een bedrag in het A2-budget (bijvoorbeeld 1 procent) vrij te maken voor compenserende voorzieningen. Dit ter compensatie van zaken die verdwenen zijn en ondervonden hinder.
 Antwoord bevoegd gezag: Het document 'Ruimte rond de A2; randvoorwaarden en uitgangspunten ondertunneling A2-Traversal Maastricht' heeft in het voorjaar van 2005 ter visie gelegen. Uiteindelijk heeft dit geleid tot een Programma van Eisen met een contractbudget voor de voorbereiding en realisatie van een plan. Dit budget is ook bedoeld voor maatregelen die hinder tijdens en na de bouw moeten beperken. Een apart fonds is dan ook niet noodzakelijk.
9. Zienswijzen: 16, 17, 30, 35, 66, 93, 94, 97
Diverse participanten vinden dat het woon- en leefklimaat in ernstige mate wordt aangetast. Bijvoorbeeld door de genoemde verkeersmaatregelen, met gevolgen voor de gezondheid van bewoners en een waardedaling van woningen. In het bijzonder vreest één participant dat de verknoping A2/A79 in het huidige plan de Groene Loper en alle relevante effecten daarvan het woon- en leefklimaat beïnvloeden.
 Antwoord bevoegd gezag: In het OTB/MER is onderzoek verricht naar de gevolgen van het plan voor omgeving en milieu. Gekeken is naar mogelijke geluidsoverlast, verslechtering van luchtkwaliteit, effecten op grondwater en natuur, aantasting van archeologische waarden etc. Veel van deze aspecten beïnvloeden het woon- en leefklimaat van betrokkenen. Daarom is in wet- en regelgeving een toetsingskader vastgelegd waarbij grenswaarden aangeven wat aanvaardbaar is en wat niet. Dit wettelijk normenkader is voor een groot deel ingegeven ter bescherming van de menselijke gezondheid. Om een aanvaardbaar woon- en leefklimaat te garanderen, moet worden voldaan aan deze grenswaarden. Uit de uitgevoerde onderzoeken blijkt dat dit het geval is. Dit betekent echter niet dat voor omwonenden geen sprake is van een toename van verkeer of geluidbelasting. Maar zolang deze toename binnen de wettelijk bepaalde grenzen blijft, heeft de wetgever bepaald dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.
10. Zienswijze: 34
Een participant vindt dat wijzigingen van tracés van fietsroutes in een TB niet mogen ontbreken. Het belang van de fietser moet volgens hem bij dit soort projecten uit publieke middelen, gelijkwaardig staan aan het belang van de automobilist.

Antwoord bevoegd gezag: De belangen van fietsers zijn waar mogelijk in de afweging ten behoeve van dit TB betrokken. De Tracéwet staat het opnemen van voorzieningen voor fietsverkeer in een TB echter alleen toe, als deze voorzieningen nodig zijn vanwege de wijziging van de hoofdweg. De fietsvoorzieningen die voortvloeien uit de wijziging van de A2 tussen knooppunt Kruisdonk en aansluiting Randwyck, zijn opgenomen in de artikelen 3 en 4 van het (O)TB A2 Passage Maastricht en op de bij het TB behorende kaarten. Daarmee zijn ze onderdeel van het TB A2 Passage Maastricht. Ter informatie treft u in bijlage 1 een overzicht aan van de toekomstige fietsvoorzieningen.

11. Zienswijzen: 98, 99, 108, 109, 110, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 132, 133, 134, 135, 136, 137

Volgens een groot aantal participanten is de optimalisatie van de bereikbaarheid tijdens de bouw van de tunnel een illusie. Daarom vragen ze of de aanleg van een vierbaans tijdelijke weg wel dringend is.

Antwoord bevoegd gezag: Behoud van de capaciteit van de huidige stadstraverse met 2x2 rijstroken geldt als uitgangspunt voor het ontwerp. Dit is ook opgenomen in het document 'Ruimte rond de A2; randvoorwaarden en uitgangspunten ondertunneling A2 Traverse Maastricht' dat in het voorjaar van 2005 ter visie heeft gelegen. De noodzaak tot een vierbaans tijdelijke weg is ingegeven om: 1) het verkeer - dat nu ook via 2x2 rijstroken wordt afgewikkeld en in de tijdelijke situatie niet minder zal worden - te kunnen verwerken 2) de bereikbaarheid van Maastricht en doorstroming van het (internationale) vrachtverkeer te kunnen garanderen en 3) filevorming en luchtverontreiniging bij knooppunten Geusselt en Europaplein te voorkomen.

12. Zienswijze: 29

Participant vindt dat beoordeling van plan zonder kostenraming niet mogelijk is. Hij is bezorgd dat de geraamde kosten te laag zijn en het budget sterk zal worden overschreden. Daarnaast mist participant een onafhankelijke audit van de kostenraming.

Antwoord bevoegd gezag: Binnen de randvoorwaarde van het beschikbare budget is het plan door de marktpartij ontwikkeld. De marktpartij heeft zich verplicht het door haar zelf ontwikkelde plan voor dit budget uit te voeren. Op een onrealistisch budget in relatie tot het Programma van Eisen zou de marktpartij niet hebben ingeschreven.

13. Zienswijze: 29

Participant vreest voor een te krappe begrenzing van het plan door de aanleg van een tweelaags tunnel en een te bochtig verloop van het tracé van deze tunnel.

Antwoord bevoegd gezag: Er is juist voor een dubbellaags tunnel met 2x2 rijstroken gekozen vanwege het relatief geringe ruimtebeslag. Het verloop van de tunnel met een rijsnelheid van 100 kilometer per uur voldoet aan de hiervoor geldende richtlijnen. Het plan voldoet verder aan wet- en regelgeving.

14. Zienswijze: 29

Participant is samenvattend van mening dat sprake is van een ondoordacht plan en van onbehoorlijk bestuur.

Antwoord bevoegd gezag: Gelet op de zorgvuldigheid waarmee het plan is opgesteld en de procedures worden doorlopen, wordt deze mening niet gedeeld.

5.1.2 Nut en noodzaak

Zienswijzen: 24, 87, 88, 95, 96, 98, 99, 100, 101, 104, 106, 108, 109, 110, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 132, 133, 134, 135, 136, 137

15. Zienswijze: 24

Servatius Wonen & Vastgoed vindt dat het woon- en leefklimaat onacceptabel wordt aangetast doordat een groot aantal kabels en leidingen aan de President Rooseveltlaan omgelegd wordt. Ook worden achtertuinen van woningen aan de Burgemeester Bauduinstraat verkleind. Er wordt een stuk tuin afgenomen, een brandpad en een erfafscheiding aangelegd. Dit alles terwijl de woningen uiteindelijk toch gesloopt zullen worden.

Antwoord bevoegd gezag: De sloop van bedoelde woningen is niet opgenomen in het TB. Hierover kan verder niets gezegd worden. De ruimte achter de woningen, een deel van de achtertuinen, is nodig voor de bereikbaarheid en het verleggen van kabels en leidingen. Deze zone is gerelateerd aan de aanwezigheid van de bouwkuip van de tunnel en kan niet op een andere locatie gevonden worden.

16. Zienswijzen: 87, 88, 95, 96, 104, 106

Meerdere participanten willen een onderzoek naar de toekomstbestendigheid van het huidige aantal rijstroken op de A2. Enkele van hen verzoeken om de ruimte tussen de hoofdrijbaan A2 en de afrit A2-Beatrixhaven te beperken tot het minimaal noodzakelijke. Zij hebben hetzelfde verzoek voor de ruimte tussen de nieuwe afrit van de A2 en hun woning en/of tuin.

Antwoord bevoegd gezag: Om vastgoed te sparen en beschermde natuur te ontzien, is besloten de gehele verknoping A2/A79 richting het oosten uit te voeren. Binnen het plan is het niet mogelijk om de afrit - binnen het toch al compacte samenstel van wegen ter plaatse - verder naar het oosten te verplaatsen. De positie van de afrit is bepaald aan de hand van richtlijnen voor de verkeersveiligheid, met daarin onder andere aandacht voor de wijze waarop aangesloten moet worden op het onderliggend wegennet. Hierbij wordt bedoeld op oprijpzicht vanaf de afrit richting het kruispunt op het viaduct en andersom. Het ontwerp is gehouden aan en getoetst op wettelijk vastgelegde lucht- en geluidscriteria, en voldoet hieraan. Naar de toekomstbestendigheid van het aantal rijstroken is onderzoek gedaan, met 2026 als toetsjaar. Ook in het jaar 2026 blijkt nog een ruime marge in wegcapaciteit te bestaan in relatie tot het aanbod.

17. Zienswijzen: 24, 101

De Stichting Woonpunt en Servatius Wonen & Vastgoed vinden het ongewenst om bewoners aan de Burgemeester Bauduinstraat te confronteren met diverse aanpassingen, terwijl zij toch geherhuisvest worden omdat de woningen medio 2017 gesloopt worden. Zij vragen om:

- de gelegenheid te geven om huurders met voorrang te herhuisvesten;
- de gelegenheid te geven om woningen, in goed overleg tegen een passende vergoeding, eerder te ontruimen;
- hen financieel te compenseren voor huurderoving;
- personele ondersteuning bij het herhuisvesten van huidige bewoners;
- de mogelijkheid van het weglaten van het geluidsscherm op korte termijn te onderzoeken;
- overleg te voeren met Woonpunt en het A2-Buurtplatform, zonder afstand te doen van enig recht tot schadevergoeding, om een oplossing te vinden voor de bewoners van de Burgemeester Bauduinstraat 10 tot en met 60.

Antwoord bevoegd gezag: Met participanten vinden gesprekken plaats. Onder andere over de wensen van beide partijen ten aanzien van de huurders.

18. Zienswijzen: 98, 99, 108, 109, 110, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 132, 133, 134, 135, 136, 137

Een groot aantal participanten geeft aan dat het uitgangspunt van de Samenwerkingsovereenkomst A2 Maastricht het voorkomen van onnodige sloop van omliggende bebouwing is. De participanten missen dit streven in het OTB.

Volgens deze participanten staat in het OTB geen motivatie voor de trajectkeuze over de eigendommen van de participanten. Ook is volgens hen niet gemotiveerd waarom het aanvaardbaar is de belangen van eigenaren en bewoners achter te stellen bij de belangen van de aanleg van de A2 Passage Maastricht. Participanten vinden het een bittere pil dat geen rekening is gehouden met gebruiksmogelijkheden van hun eigendommen. Gesteld wordt dat de motiveringsplicht ernstig geschonden is en dat dat niet zonder sanctie kan blijven.

Antwoord bevoegd gezag: Stedelijke vernieuwing is één van de uitgangspunten van de Samenwerkingsovereenkomst A2 Maastricht. De participanten stellen dat geen alternatieven voor de tijdelijke N2 in beschouwing zijn genomen. Dit is niet het geval. In de totale afweging is de manier waarop de tunnel wordt gerealiseerd, onderwerp van studie geweest. Hierbij is een afweging gemaakt tussen onder andere de vereiste veilige doorstroming van het verkeer tijdens de bouw, het bouwen met zo min mogelijk overlast én het bouwen binnen een bepaalde tijd. Een eventuele oostelijke ligging van de tijdelijke weg biedt geen soelaas voor het totaal benodigde ruimtebeslag voor de tunnel en de tijdelijke weg. In geval van een oostelijke ligging van de tijdelijke weg dient óf de tunnel naar het westen verschoven te worden, óf aan de oostzijde van de tunnel veel meer vastgoed gesloopt te worden. Daarnaast is er gestreefd naar het realiseren van een zo lang mogelijke tunnel. Dit heeft onder andere geleid tot een ontwerp voor knooppunt Geusselt dat door zijn complexe vormen niet realiseerbaar is op de huidige locatie, zonder daarbij het verkeer ontoelaatbaar te hinderen. De verschuiving naar het oosten bood hiervoor een oplossing en heeft daarbij voordelen voor de wijk Nazareth, waar de A2 verder van de bebouwing af komt te liggen. Verder naar het zuiden - bij de aansluiting op knooppunt Europaplein - impliceert de keuze voor een zo lang mogelijke tunnel dat knooppunt Europaplein in principe maar op één manier kan worden gerealiseerd. Dit betekent dat ook de aansluiting op het knooppunt een dwangpunt vormt. Concluderend is de vormgeving van de weg van de tunnel een complex proces waarbij een integrale afweging heeft plaatsgevonden. Vanuit stadsontwikkeling gezien, is ervoor gekozen de barrièrewerking tussen de wijken Wyckerpoort en Wittevrouwenveld - veroorzaakt door de huidige N2 en flats aan de President Rooseveltplein - op te heffen en te kiezen voor een geïntegreerd stadsbeeld.

19. Zienswijze: 100

Een participant beseft dat het algemeen maatschappelijk nut verheven is boven het persoonlijk ongemak van een inwoner uit Maastricht. Toch laat hij weten dat er ongenoegen is over de geluidsoverlast van het bouwverkeer over de Noorderbrug tijdens de lange bouwtijd van zes tot acht jaar.

Antwoord bevoegd gezag: Het is nog niet duidelijk hoe bouwverkeer precies loopt. Uitgangspunt is dat het bouwverkeer zoveel mogelijk ongestoord langs de tijdelijke N2 en de A2 gaat. In het plan is nu opgenomen dat het bouwverkeer in noordelijke richting (afvoeren materiaal) gebruikmaakt van het oorspronkelijke N2-tracé, zodra het reguliere verkeer via de omgelegde N2 rijdt. Na de ongelijkvloerse kruising van de Terblijterweg via de dive-onder constructie, zal het verkeer zoveel mogelijk via de nieuw aan te leggen infrastructuur naar Beatrixhaven c.q. Kruisdonk rijden. Bouwverkeer in zuidelijke richting (aanvoer materialen) zal de in- en uitritten op het knooppunt Europaplein gebruiken om toegang tot het werkterrein te krijgen. Daarom zijn er maar twee toegangspoorten: knooppunt Geusselt en knooppunt Europaplein.

5.2 Verkeer

5.2.1 Verkeerscijfers / prognoses

Zienswijzen: 16, 17, 30, 35, 46, 47, 53, 58, 59, 62, 66, 74, 75, 76, 77, 80, 84, 86, 89, 93, 97, 105, 107

20. Zienswijzen: 58, 74, 75, 76, 77, 80, 89, 105, 107
Het A2-Buurtenplatform en enkele buurtraden willen graag weten welke verplichtingen het project heeft (denk aan aanvullende verkeersmaatregelen) als de verkeersstromen verder toenemen dan in prognoses voorzien. Participanten vinden dat het TB de gemeente Maastricht moet verplichten tot het nemen van aanvullende maatregelen als sprake is van een significante stijging van het verkeersaanbod.
Antwoord bevoegd gezag: De Tracéwet, het wettelijk kader voor een TB, kent hiervoor geen verplichtingen. De wegbeheerders zullen ook in de toekomst hun verantwoordelijkheid nemen en zorgen voor een vlotte en veilige doorstroming op het wegennet. Zo nodig, nemen zij daartoe maatregelen.
21. Zienswijzen: 16, 17, 30, 35, 59, 66, 86, 93, 97
Meerdere participanten geven aan dat de verkeersintensiteit op de Ambyerweg aanzienlijk toeneemt. Zij begrijpen niet dat dit wordt toegestaan in het OTB. Bovendien blijkt de omvang van de toename volgens enkele niet eenduidig uit de verschillende rapporten. Zij vragen om verkeersgegevens zodat duidelijk is wat de huidige situatie en wat de toekomstige situatie mét en zonder de plannen is.
Antwoord bevoegd gezag: Volgens de berekeningen met het NRM Limburg zou het gaan om 21.600 motorvoertuigen per etmaal in 2026, bij realisatie van het plan. Ten opzichte van de huidige situatie en de autonome toekomstige situatie is sprake van een toename. De toename is het gevolg van de volledige aansluiting van Meerssen en Rothem op de A2 en de A79 die in het (O)TB is voorzien. Dit leidt tot meer verkeer, met name vanuit de gemeente Meerssen richting de A2/A79 en vice versa. Met deze intensiteiten voldoet de weg overigens qua vormgeving aan de essentiële herkenbaarheidskenmerken van 'Duurzaam Veilig'. De geluidsbelasting is weliswaar hoog, maar voldoet, net zoals de luchtbelasting, aan de wettelijke voorwaarden. Daarnaast verandert de samenstelling van het verkeer op de Ambyerweg. Wordt in de huidige situatie de Ambyerweg gebruikt als sluiproute voor auto- en vrachtverkeer naar Maastricht, in de toekomstige situatie bestaat de samenstelling uit lokaal verkeer en bestemmingsverkeer van en naar Meerssen. Op zich zijn er alternatieven denkbaar, zoals een kortsluiting via de Meerssenerweg en de weg naar de Beatrixhaven. Deze alternatieven zijn ook met de omgeving gedeeld, maar hebben als mogelijk nadeel dat de verkeershinder verplaatst wordt naar woningen aan de Kruisdonk (gemeente Maastricht). Daar komt bij dat verkeersberekeningen, gemaakt door de gemeente Meerssen met een lokaal model, aangeven dat de geprognosticeerde intensiteit van 21.600 motorvoertuigen per etmaal niet gehaald wordt. Het is voorbarig om het plan nu aan te passen en maatregelen te nemen. De insteek is om een convenant af te sluiten met de gemeente Meerssen. Het doel van deze convenant is om maatregelen te treffen als de verkeersstromen dusdanig toenemen dat gevaarlijke en onwenselijke situaties ontstaan.
22. Zienswijze: 35
Door de wijziging van de verkeersstromen verwacht één van de participanten veel sluipverkeer op de Ambyerweg.
Antwoord bevoegd gezag: Uitgangspunt van het project is dat de kernen Amby en Rothem worden aangesloten op de A2 en A79. Het plan voorziet hierin. Als gevolg daarvan verplaatst het verkeer richting Amby en Rothem zich op een andere manier naar deze kernen. Dit levert een verwachte toename van het aantal verkeersbewegingen op de Ambyerweg op. Nu rijdt er vooral vracht- en sluipverkeer. Na realisatie van het plan zal het verkeer met name bestaan

uit auto's met bestemming in de directe omgeving. Voor sluipverkeer ontstaan interessantere routes via het hoofdwegennet.

23. Zienswijzen: 58, 74, 75, 76, 77, 80, 107

Het A2-Buurtenplatform, enkele buurtraden en bewoners stellen dat het verkeersmodel in de laatste fase is gewijzigd (tussen consultatie en OTB/MER). Het verkeersmodel levert volgens hen onduidelijke en ongewenste uitkomsten.

Antwoord bevoegd gezag: Het verkeersmodel voor het project A2 Passage Maastricht is gebaseerd op het meest recente landelijke NRM-verkeersmodel. Tussen consultatie en OTB-MER is dit model inderdaad verder verfijnd. Dat dit model voor het OTB/MER onduidelijke en ongewenste uitkomsten zou leveren, wordt niet herkend.

24. Zienswijzen: 46, 47

Enkele participanten vragen om meer duidelijkheid over de toename van de verkeersintensiteit op de Meerssenerweg en andere wegen.

Antwoord bevoegd gezag: Het verkeersmodel geeft aan dat in 2004 circa 10.900 motorvoertuigen per etmaal over de Meerssenerweg ter hoogte van de Generaal Corlettstraat reden. Zonder het plan neemt dit aantal volgens het verkeersmodel licht toe tot 11.000 motorvoertuigen in 2026. Door het plan neemt het verkeer over de Meerssenerweg af tot 8.900 motorvoertuigen per etmaal in 2026.

25. Zienswijzen: 53, 62, 84

De Stichting Klaor Loch en andere participanten stellen dat de tunnel een zelfstandige verkeersaanzuigende werking heeft. Dit leidt volgens hen tot meer verkeer vanuit België en meer internationaal vrachtverkeer vanwege de tolheffing in Duitsland.

Antwoord bevoegd gezag: Het NRM-verkeersmodel voorspelt inderdaad dat de tunnel een verkeersaantrekkende werking heeft voor het verkeer dat zich over langere afstanden verplaatst. Dit leidt tot een toename van het (vracht)verkeer op de autosnelwegen rondom Maastricht. In de berekeningen en dimensionering is met deze toename rekening gehouden, waardoor de geplande infrastructuur dit verkeer kan afwikkelen. Ten tijde van de invoering van de tolheffing in Duitsland waren overigens wat fluctuaties in de verkeerstoename op de A2 zichtbaar. Over meerdere jaren bezien blijkt het vrachtverkeer zich echter volgens de verwachte trend te ontwikkelen. De omvang van het internationale vrachtverkeer wordt door het NRM-verkeersmodel ook niet onderschat.

26. Zienswijze: 105

Volgens Buurtplatform Amby geven de prognoses aan dat op de Ambyerstraat-Noord sprake is van een ernstig toenemende verkeersdruk.

Antwoord bevoegd gezag: De verkeersdruk op de Ambyerstraat-Noord neemt toe, terwijl het verkeer op de Ambyerstraat-Zuid afneemt. Dit vanwege de sterk verbeterde bereikbaarheid van Amby via de noordzijde door de nieuwe af- en toeritten op de A79/A2. Het gaat hier om verkeer dat herkomst of bestemming Amby heeft. Per saldo rijdt straks minder verkeer door Amby, omdat voor sluipverkeer interessantere routes via het hoofdwegennet ontstaan.

5.2.2 Doorstroming

Zienswijzen: 25, 35, 64, 105

27. Zienswijze: 35

Een participant is van mening dat het plaatsen van verkeersregelininstallaties op de nieuwe kruispunten bij de Ambyerweg leidt tot filevorming op de Ambyerweg.

Antwoord bevoegd gezag: Uit berekeningen blijkt dat de verkeersregelininstallaties voldoende capaciteit hebben om de toekomstige verkeersstromen af te wikkelen.

28. Zienswijze: 35
Een participant stelt dat door de nieuwe verbindingsweg naar de Beatrixhaven het verkeer gebruik gaat maken van andere routes, waardoor de verkeersdruk op de Ambyerweg aanzienlijk toeneemt.
 Antwoord bevoegd gezag: De toename van de verkeersdruk op de Ambyerweg wordt voor een beperkt deel veroorzaakt door de nieuwe verbindingsweg naar de Beatrixhaven. Het gaat dan om verkeer vanuit de gemeente Meerssen naar de Beatrixhaven, dat in de huidige situatie nog via Kruisdonk en Mariënwaard rijdt. De verbindingsweg is echter niet de oorzaak van de 'aanzienlijke' toename. Het meeste verkeer, dat gebruik gaat maken van de Ambyerweg, is afkomstig uit de gemeente Meerssen en gaat via de A2 naar Maastricht en vice versa.
29. Zienswijze: 25
DOS Vastgoedmanagement BV verwacht dat het ontbreken van een verkeersregelininstallatie op elf aansluitingen op de parklaan een verkeersaantrekkende werking heeft. Dit heeft volgens de participant een toename van het verkeer en sluipverkeer tot gevolg.
 Antwoord bevoegd gezag: De bovengrondse infrastructuur maakt geen deel uit van het TB, maar in het (Ontwerp)-Bestemmingsplan A2 Traverse staan verkeersregelininstallaties op de aansluitingen met de Terblijterweg, Scharnerweg en Akersteenweg. De verwachting is dat, door de lage snelheid op de parklaan en de onaantrekkelijkheid van de route, in vergelijking met de snelle tunnel er geen sprake zal zijn van sluipverkeer. Als dit zich in de toekomst toch voordoet, kan de wegbeheerder besluiten aanvullende maatregelen te nemen.
30. Zienswijze: 105
Buurtplatform Amby vreest voor een sterke toename van de verkeersdruk op de Ambyerstraat-Noord. Het platform vraagt welke maatregelen worden getroffen als de verkeersdruk nog hoger blijkt dan geprognosticeerd.
 Antwoord bevoegd gezag: De verkeersdruk op de Ambyerstraat-Noord neemt toe, terwijl het verkeer op de Ambyerstraat-Zuid afneemt. Dit vanwege de sterk verbeterde bereikbaarheid van Amby via de noordzijde. Het gaat hier om verkeer dat herkomst of bestemming Amby heeft. Per saldo rijdt straks minder verkeer door Amby, omdat voor sluipverkeer interessantere routes via het hoofdwegennet ontstaan. Als de verkeersdruk in de toekomst groter is dan geprognosticeerd, onderzoekt de gemeente Maastricht waar dit verkeer vandaan komt. Aan de hand van die inzichten, kan de gemeente Maastricht vervolgens passende maatregelen nemen.
31. Zienswijze: 64
Volgens een participant ontstaat de extra verkeersbelasting als gevolg van de verwerking van grond aan de Industrierweg. Dit komt bovenop de verkeersdruk op drukke dagen vanuit België door het doseerlichtensysteem en de parkeeroverlast voor de wijk. Participant geeft aan al een paar keer actie te hebben ondernomen door de wijk af te sluiten voor niet-bewoners.
 Antwoord bevoegd gezag: Op dit moment is aan- en afvoer van grond naar de genoemde locatie in de wijk Bosscherveld nog niet voorzien.

5.2.3 Bereikbaarheid

Zienswijzen: 15, 16, 17, 18, 28, 30, 35, 36, 52, 93, 97

32. Zienswijzen: 16, 17, 30, 35, 93, 97
Meerdere participanten geven aan dat - door toenemende drukte op de Ambyerweg - het voor bewoners van de Ambyerweg moeilijk wordt om gebruik te maken van hun oprit en deel te nemen aan het verkeer. Daarnaast stellen de participanten dat

de gemeente Meerssen – voormalig wethouder – heeft toegezegd dat het verkeer op de Ambyerweg op geen enkele voorwaarde mag toenemen. Participanten vragen waarom aan deze toezegging voorbij is gegaan?

Antwoord bevoegd gezag: Als in de toekomst de verkeersdruk zou toenemen tot meer dan 21.600 motorvoertuigen per etmaal, wordt het inderdaad moeilijker om vanuit de oprit aan huis de Ambyerweg op te rijden. Verkeersberekeningen, gemaakt door de gemeente Meerssen met een lokaal model, geven evenwel aan dat de intensiteit van 21.600 motorvoertuigen per etmaal niet gehaald wordt. Het is derhalve voorbarig om het plan nu aan te passen en voor een andere wijze van aansluiting van Meerssen op de A2 en A79 te kiezen, ook omdat deze alternatieve ontsluitingen elk weer hun eigen nadelen kennen. Zo leidt een kortsluiting via de Meerssenerweg en de weg naar de Beatrixhaven tot een verplaatsing van de verkeershinder naar de woningen aan de Kruisdonk. De situatie op de Ambyerweg krijgt bijzondere aandacht bij de monitoring van de verkeersdruk. Ingezet wordt op het sluiten van een convenant met de gemeente Meerssen over maatregelen die zullen worden getroffen als bewoners in de toekomst problemen ondervinden bij het oprijden van de Ambyerweg.

33. Zienswijze: 36

Kruisdonk Beheer BV ziet geen voordelen in het realiseren van een nieuwe ontsluiting van de Beatrixhaven. Er is volgens de participant geen sprake van een verbeterde bereikbaarheid. Het verkeer zal enkel aan meer kanten langs Landgoed Kruisdonk rijden.

Antwoord bevoegd gezag: De verbindingsweg naar Beatrixhaven zorgt voor een afname van verkeer door Bunde en (in mindere mate) door Meerssen. Het bedrijventerrein krijgt een directe verbinding met de A2 die geschikt is voor vrachtverkeer. Het verkeer op Kruisdonk en Mariënwaard zal afnemen. Per saldo zal het verkeer rondom Landgoed Kruisdonk echter toenemen.

34. Zienswijze: 52

Ondernemers Initiatief Wyck en participanten vrezen voor een verslechterde bereikbaarheid van Wyck. Dit als gevolg van het verdwijnen van een afslag vanaf de A2 naar Wyck ter hoogte van de Scharnerweg. Dit doet volgens de participanten geen recht aan de status van Wyck als Centrum-Oost.

Antwoord bevoegd gezag: Het aanleggen van een rechtsaffer bij de Scharnerweg richting Wyck, genereert meer verkeer op de tijdelijke N2 dan wanneer een koude kruising wordt gerealiseerd. Dit is niet wenselijk in verband met een toename van de geluid- en luchtbelasting. Wyck wordt in de tijdelijke situatie bereikbaar gehouden. Met een adequate bewegwijzering worden bezoekers via de Franciscus Romanusweg en de Avenue Ceramique naar Wyck geleid. Via deze route komen bezoekers ook direct bij de belangrijkste parkeervoorzieningen terecht.

35. Zienswijzen: 15, 18, 28

Accor Hospitality Nederland N.V., MPA Newday Netherlands B.V., Xelat Holding BV, Apple Park Maastricht BV, Xelat Onroerend goed BV en de Stichting voor Beroepsonderwijs en Volwasseneneducatie Westelijk Zuid-Limburg vragen om de bereikbaarheid van en de route naar hun locatie te waarborgen, onder andere met behulp van goede bebording. Dit is noodzakelijk voor de tijdelijke en definitieve situatie.

Antwoord bevoegd gezag: In de tijdelijke en definitieve situatie wordt bekeken welke mogelijkheden er zijn om, waar nodig, de bewegwijzering aan te passen. Bereikbaarheid van en routing naar participanten heeft daarbij bijzondere aandacht. Dit alles binnen de kaders die de wegbeheerders stellen. De bereikbaarheid en routing wordt in de toekomst verder uitgewerkt in faseringsplannen. Participanten worden hierbij betrokken.

36. Zienswijze: 15

Xelat Holding BV, Apple Park Maastricht BV, Xelat Onroerend goed BV verzoeken voldoende parkeergelegenheid te garanderen.

Antwoord bevoegd gezag: De bovengrondse inrichting van het plan de Groene Loper wordt geregeld in bestemmingsplannen, waaronder het (Ontwerp-)Bestemmingsplan A2 Traverse.

Hierin is aandacht voor parkeren en parkeervoorzieningen en worden bestemmingen opgenomen waarbinnen parkeerplaatsen gerealiseerd kunnen worden. Vooruitlopend daarop is bij de ontwikkeling van het plan een sluitende parkeerbalans opgesteld. Dat houdt in dat het aanbod aan parkeerplaatsen in verhouding staat tot de parkeervraag. Hierbij heeft de beleidsnota 'Parkeren' van de gemeente Maastricht uit 2008 als uitgangspunt gediend.

5.2.4 Sluipverkeer

Zienswijzen: 35, 37, 41, 92

37. Zienswijzen: 41, 92

Vanwege de verwachte verkeersdrukke op de J.F. Kennedysingel en Akersteenweg vrezen enkele participanten dat de parklaan in ochtend- en avondspits door veel sluipverkeer wordt benut. Dit vanwege het ontbreken van verkeersregelininstallaties op de parklaan.

Antwoord bevoegd gezag: De bovengrondse infrastructuur maakt geen deel uit van het TB, maar in het (Ontwerp-)Bestemmingsplan A2 Traverse staan verkeersregelininstallaties op de aansluitingen met de Terblijterweg, Scharnerweg en Akersteenweg. De verwachting is dat, door de lage snelheid op de parklaan en de onaantrekkelijkheid van de route, in vergelijking met de snelle tunnel geen sprake is van sluipverkeer. Als dit zich in de toekomst toch voordoet, kan de wegbeheerder tot aanvullende maatregelen besluiten.

38. Zienswijze: 37

Een participant is van mening dat de prognoses voor de parklaan geen goed beeld geven van de toekomstige situatie. Automobilisten die in de omliggende wijken moeten zijn, zullen volgens de participant geen gebruik maken van de tunnel maar van de parklaan. De functie van de parklaan wordt daardoor geheel anders dan nu voorgesteld.

Antwoord bevoegd gezag: Het verkeersmodel laat zien dat automobilisten die in de omliggende wijken moeten zijn, nauwelijks gebruik maken van de tunnel. De verwachte verkeersintensiteiten op de parklaan hebben betrekking op bestemmingsverkeer dat georiënteerd is op de omliggende wijken. Dit resulteert in een etmaalintensiteit variërend van 4.000 tot 8.000 motorvoertuigen in 2026, afhankelijk van het gekozen wegvak. De parklaan is niet interessant voor externe en doorgaande verkeersstromen, door de inrichting als verkeersluwe wegverbinding en de indirecte aansluitingen op de hoofdstructuur van de gemeente Maastricht.

39. Zienswijze: 35

Door de wijziging van de verkeersstromen verwacht één van de participanten veel sluipverkeer op de Ambyerweg.

Antwoord bevoegd gezag: Uitgangspunt van het project is dat de kernen Amby en Rothem worden aangesloten op de A2 en A79. Het plan voorziet hierin. Als gevolg daarvan verplaatst het verkeer richting Amby en Rothem zich op een andere manier naar deze kernen. Dit levert een verwachte toename van het aantal verkeersbewegingen op de Ambyerweg op. Nu rijdt er vooral vracht- en sluipverkeer. Na realisatie van het plan zal het verkeer met name bestaan uit auto's met bestemming in de directe omgeving. Voor sluipverkeer ontstaan interessantere routes via het hoofdwegennet.

5.2.5 Verkeersveiligheid

Zienswijzen: 16, 17, 18, 27, 30, 34, 35, 52, 66, 93, 94, 97

40. Zienswijze: 18

De Stichting voor Beroepsonderwijs en Volwasseneneducatie Westelijk Zuid-Limburg verzoekt de toename van de extra potentiële verkeersslachtoffers (zoals blijkt uit het OTB) op te heffen. Verder verzoekt de stichting de snelheid op de hoofd- en parallelbaan en de kruispunten omlaag te brengen om de verkeersveiligheid te waarborgen.

Antwoord bevoegd gezag: Uit het OTB blijkt niet dat (in zijn totaliteit) het aantal potentiële verkeersslachtoffers zal toenemen. Door de realisatie van het plan de Groene Loper worden daarnaast de blackspots op de N2 (kruisingen en oversteekplaatsen) opgeheven. Verder is de snelheid op hoofd- en parallelbanen van de op de tunnel aansluitende autosnelwegen al gereduceerd naar respectievelijk 100 kilometer per uur en 80 kilometer per uur. Op het stedelijk wegennet, dus ook op de kruispunten, worden de wettelijk toegestane snelheden gehanteerd. Er is momenteel geen aanleiding om daar van af te wijken.

41. Zienswijze: 27

Het A2-Bedrijvenplatform wil dat de verkeersveiligheid voor weggebruiker en wegwerker wordt gewaarborgd.

Antwoord bevoegd gezag: Het plan en de uitvoering hiervan voldoen aan de geldende richtlijnen en houden rekening met de principes van 'Duurzaam Veilig'. De verkeersveiligheid voor de weggebruiker en de wegwerker is daarmee voldoende gewaarborgd.

42. Zienswijze: 66

Een participant meent dat onvoldoende inzichtelijk is gemaakt welke consequenties de toename van het aantal verkeersbewegingen heeft op de verkeersveiligheid.

Antwoord bevoegd gezag: Het plan voldoet aan de geldende richtlijnen en houdt rekening met de principes 'Duurzaam Veilig'. Het effect op de verkeersveiligheid is in beeld gebracht in het MER. De verkeersveiligheid voor de weggebruiker is daarmee voldoende in beeld gebracht en gewaarborgd. Door de realisatie van het plan de Groene Loper worden daarnaast een aantal blackspots op de N2 (kruisingen en oversteekplaatsen) opgeheven.

43. Zienswijzen: 16, 17, 30, 34, 35, 93, 94, 97

Meerdere participanten stellen dat door de toename van het aantal verkeersbewegingen op de Ambyerweg meer ongelukken gebeuren. Fietzers en voetgangers moeten in de nieuwe situatie oversteken en dat levert volgens hen gevaarlijke situaties op.

Antwoord bevoegd gezag: Volgens de berekeningen met het NRM Limburg zou het gaan om 21.600 motorvoertuigen per etmaal in 2026, bij realisatie van het plan. Ten opzichte van de huidige situatie is sprake van een toename. De toename is het gevolg van de volledige aansluiting van Meerssen en Rothem op de A2 en de A79 die in het (O)TB is voorzien. Dit leidt tot meer verkeer, met name vanuit de gemeente Meerssen richting de A2/A79 en vice versa. Met deze intensiteiten voldoet de weg overigens qua vormgeving aan de essentiële herkenbaarheidskenmerken van 'Duurzaam Veilig'. Daarnaast verandert de samenstelling van het verkeer op de Ambyerweg. Wordt in de huidige situatie de Ambyerweg gebruikt als sluiproute voor auto- en vrachtverkeer naar Maastricht, in de toekomstige situatie bestaat de samenstelling uit lokaal verkeer en bestemmingsverkeer van en naar Meerssen. Op zich zijn er alternatieven denkbaar, zoals een kortsluiting via de Meerssenerweg en de weg naar de Beatrixhaven. Deze alternatieven zijn ook met de omgeving gedeeld, maar hebben als nadeel dat de verkeershinder verplaatst wordt naar woningen aan de Kruisdonk (gemeente Maastricht). Daar komt bij dat verkeersberekeningen, gemaakt door de gemeente Meerssen met een lokaal model, aangeven dat de geprognosticeerde intensiteit van 20.000 motorvoertuigen per etmaal niet gehaald wordt. Het is voorbarig om het plan nu aan te

passen en maatregelen te nemen. De insteek is om een convenant af te sluiten met de gemeente Meerssen. Het doel van deze convenant is om maatregelen te treffen als de verkeersstromen dusdanig toenemen dat gevaarlijke en onwenselijke situaties ontstaan.

44. Zienswijze: 34

De Fietzersbond, afdeling Maastricht en Heuvelland, geeft aan dat door de autoprioriteit op de kruispunten Geusselt en Europaplein fietsroutes verloren gaan. Compensatie en herstel van deze fietsroutes is volgens de bond noodzakelijk, onder meer vanwege de verkeersveiligheid.

Antwoord bevoegd gezag: De Tracéwet staat het opnemen van voorzieningen voor fietsverkeer in een TB alleen toe, als deze voorzieningen nodig zijn vanwege de wijziging van de hoofdweg. De fietsvoorzieningen die nodig zijn vanwege de wijziging van de A2 tussen knooppunt Kruisdonk en aansluiting Randwyck, zijn opgenomen in de artikelen 3 en 4 van het (O)TB A2 Passage Maastricht en op de bij het TB behorende kaarten. Voor het overige geldt dat er geen aparte voorzieningen nodig zijn om de huidige fietsverbindingen (zij het in aangepaste vorm via andere wegen) in stand te houden. Ter informatie treft u in bijlage 1 een overzicht aan van de toekomstige fietsvoorzieningen.

45. Zienswijze: 52

Ondernemers Initiatief Wyck en participanten verwachten door het wegvallen van de verbinding Scharnerweg-Wyck vanaf de A2, een verkeerstoename op de Franciscus Romanusweg en Avenue Ceramique. Hierdoor neemt de verkeersveiligheid af.

Antwoord bevoegd gezag: In de tijdelijke situatie neemt de verkeersomvang op deze wegen enigszins toe. Wanneer er geen afslaan bewegingen mogelijk zijn tussen de tijdelijke N2 en de Scharnerweg (koude kruising), vormen de Franciscus Romanusweg en de Avenue Ceramique de belangrijkste toegangswegen naar Wyck. Ook vanuit het parkeerbeleid van de gemeente Maastricht wordt Wyck overigens niet via de Scharnerweg aangegeven. Als dit in de tijdelijke situatie alsnog noodzakelijk blijkt, worden ter plaatse aanvullende maatregelen getroffen om de veiligheid van weggebruikers en langzaam verkeer te waarborgen. In de definitieve situatie kan de Scharnerweg bereikt worden via de nieuwe parklaan. Op de Franciscus Romanusweg en de Avenue Ceramique is dan ten opzichte van de autonome toekomstige situatie geen sprake van een verkeerstoename.

5.2.6 Overig

Zienswijzen: 11, 19, 26, 33, 34, 38, 39, 44, 58, 79, 80, 107
--

46. Zienswijze: 19

Een participant vindt dat de bebording en bewegwijzering van de Rijksweg A2 in drie talen aangeduid moet worden voor de steden Aken en Luik. Op de bebording van de A2, A79 en N278 wordt Aken inmiddels als Aachen aangeduid.

Antwoord bevoegd gezag: In het bewegwijzeringsplan voor A2 Passage Maastricht is opgenomen dat de steden Aken en Luik ook worden aangeduid in de landstaal, te weten Duits en Frans.

47. Zienswijzen: 33, 39

Door enkele participanten wordt aangedrongen op het treffen van uitgebreide verkeershandhavingsmaatregelen tussen knooppunten Geusselt en Kruisdonk. Te denken valt aan vaste flitspalen en regelmatige snelheidscontroles.

Antwoord bevoegd gezag: De verkeerssituatie op het hoofdwegennet wordt door Rijkswaterstaat gemonitord. Wanneer blijkt dat veelvuldig te hard wordt gereden in relatie tot verkeersveiligheid en milieukwaliteit, is het aan de wegbeheerder en de politie om tot handhaving over te gaan.

48. Zienswijzen: 38, 44
Enkele participanten geven aan dat niet duidelijk uit het OTB/MER blijkt welke wettelijke eisen gelden voor de snelheid op een snelweg. Zij pleiten voor een snelheid van 80 kilometer per uur in verband met reductie van geluidsniveau en uitstoot van milieubelastende stoffen.
Antwoord bevoegd gezag: Artikel 2 van het (O)TB regelt de maximum rijsnelheden. Uitgangspunt bij het plan is het doortrekken van de snelweg A2 met een consistent wegbeeld. Vanuit verkeersoptiek is het terugbrengen van de snelheid naar 80 kilometer per uur ongewenst. Het ontwerp is, met uitzondering van de parallelrijbanen, gebaseerd op een ontwerpsnelheid van 100 kilometer per uur, waardoor het verkeer met deze snelheid op een veilige manier kan worden afgewikkeld. Bovendien wordt voor het geluidsniveau en de luchtkwaliteit aan de wettelijke grenswaarden voldaan.
49. Zienswijze: 26
Een participant vindt dat fietsroutes slecht zijn aangegeven, met name aan de zuidzijde. Aan de noordkant is volgens hem wel aandacht voor fietsroutes. Uit het OTB blijkt bovendien onvoldoende dat het principe van 'ontvlechting' is gehanteerd.
Antwoord bevoegd gezag: De Tracéwet staat het opnemen van voorzieningen voor fietsverkeer in een TB alleen toe, als deze voorzieningen nodig zijn vanwege de wijziging van de hoofdweg. De fietsvoorzieningen die nodig zijn vanwege de wijziging van de A2 tussen knooppunt Kruisdonk en aansluiting Randwyck, zijn opgenomen in de artikelen 3 en 4 van het (O)TB A2 Passage Maastricht en op de bij het TB behorende kaarten. Voor het overige (waaronder de omgeving van het Europaplein) geldt dat er geen aparte voorzieningen nodig zijn om de huidige fietsverbindingen (zij het soms in aangepaste vorm via andere wegen) in stand te houden. Ter informatie treft u in bijlage 1 een overzicht aan van de toekomstige fietsvoorzieningen.
50. Zienswijze: 34
De Fietersbond, afdeling Maastricht en Heuvelland, geeft aan dat de belangen van het langzaam verkeer onvoldoende en niet integraal zijn meegenomen in de plannen.
Antwoord bevoegd gezag: De belangen van fietsers zijn, waar mogelijk, in de afweging ten behoeve van dit TB betrokken. De Tracéwet staat echter het opnemen van voorzieningen voor fietsverkeer in een TB alleen toe, als deze voorzieningen nodig zijn vanwege de wijziging van de hoofdweg. De fietsvoorzieningen die nodig zijn voor de wijziging van de A2 tussen knooppunt Kruisdonk en aansluiting Randwyck, zijn opgenomen in de artikelen 3 en 4 van het (O)TB A2 Passage Maastricht en op de bij het TB behorende kaarten. Voor het overige geldt dat er geen aparte voorzieningen nodig zijn om de huidige fietsverbindingen (zij het soms in aangepaste vorm via andere wegen) in stand te houden.
Daarbij is vooral gekeken naar samenhang van routes en veiligheid. Aan de hand van tellingen is het gebruik van routes en oversteken in kaart gebracht. Juist door op netwerkniveau naar de verbindingen te kijken, zijn op integrale wijze de eisen ten aanzien van de fietser meegenomen. Ter informatie treft u in bijlage 1 een overzicht aan van de toekomstige fietsvoorzieningen.
51. Zienswijze: 79
Buurtplatform Randwyck vraagt zich af waarom nog niet inzichtelijk is waar de portalen voor de dynamische matrixborden komen te staan. Ook vraagt het platform of trajectcontrole (het bepalen van de gemiddelde snelheid) is overwogen.
Antwoord bevoegd gezag: De positie van de portalen voor de matrixborden en de bewegwijzering worden op elkaar afgestemd en vastgelegd in het bewegwijzeringsplan. Voor de trajectcontrole geldt dat de verkeerssituatie op het hoofdwegennet door Rijkswaterstaat wordt gemonitord. Wanneer blijkt dat veelvuldig te hard wordt gereden, is het aan de wegbeheerder en de politie om tot handhaving over te gaan.
52. Zienswijzen: 58, 74, 75, 76, 77, 80, 107
Het A2-Buurtenplatform en andere buurtraden vragen aandacht voor de fietsverbinding tussen Wykerpoort-Noord en Nazareth. Een adequate

fietstunnelvoorziening ter hoogte van de ongelijkvloerse kruising Meerssenerweg-Viaductweg is volgens hen noodzakelijk.

Antwoord bevoegd gezag: Er komt - net zoals nu het geval is - een fietstunnel (Kunstwerk zoals aangegeven op de tracékaarten met kenmerk KW i-13370) onder de Viaductweg door ten westen van de A2. De fietstunnel verbindt de wijken Nazareth en Wyckerpoort Noord. Bij de gedeeltelijk ongelijkvloerse kruising ter hoogte van de Meerssenerweg is geen fietstunnelvoorziening in de plannen opgenomen. De grootste verkeerstromen kruisen het kruispunt ongelijkvloers. Door de aanwezigheid van een zeer complex en uitgebreid netwerk van kabels en leidingen in de directe omgeving van de kruising is een fietstunnel ter plaatse van de kruising Viaductweg-Meerssenerweg moeilijk realiseerbaar, niet noodzakelijk en tegen hoge kosten. Daarnaast vragen de toeritten van de tunnel - in verband met bereikbaarheid - om extra voorzieningen, waardoor aanvullende sloop van bestaand vastgoed noodzakelijk zou worden. Ter informatie treft u in bijlage 1 een overzicht aan van de toekomstige fietsvoorzieningen.

53. Zienswijze: 11

Een participant geeft aan dat door de locatie van de zuidelijke tunnelmond zijn woning zeer dicht bij de snelweg komt te liggen. Hierdoor neemt de verkeersdruk bij de woning in grote mate toe. Dit brengt overlast met zich mee en dit is niet wenselijk.

Antwoord bevoegd gezag: De verkeersdruk bij de woning neemt toe. Bij het ontwerp van het plan zijn meerdere varianten beoordeeld en afgewogen. Op basis van onderstaande argumenten is de locatie van de zuidelijke tunnelmond gekozen:

- Om het aantal gehinderden zoveel mogelijk te beperken, is het wenselijk om de zuidelijke tunnelmond en de Akersteenweg/J.F. Kennedysingel zo ver mogelijk naar het zuiden te leggen. Hierdoor komen de tunnelmond en wegen verder van het stedelijk gebied te liggen.
- De boogstraal voor de bovenste tunnelbuis maakt het noodzakelijk de zuidelijke tunnelmond op de in het plan ingetekende locatie te realiseren.
- Aan de westzijde van de snelweg ligt een gasverdeelstation. Hierdoor is het praktisch gezien niet mogelijk het gehele knooppunt te verleggen naar het westen.
- De realisatie van afslagen aan de west- en oostzijde van de snelweg is niet mogelijk omdat dan binnen een klein ruimtebeslag drie kruispunten worden aangelegd, namelijk oost- en westkruising Europaplein en kruising parklaan. Door de beperkte ruimte is dit verkeerskundig niet wenselijk.
- Omdat filevorming in de tunnel te allen tijde moet worden voorkomen, is het noodzakelijk om vanuit de westelijke, bovenste tunnelbuis een lange toerit en noodzakelijke boogstraal tot het kruispunt met de J.F. Kennedysingel aan te houden. Met een oostelijke variant is die afstand maximaal.

De overlast die deze toename van verkeer met zich meebrengt blijft binnen de wettelijke normen.

5.3 Tracé A2

5.3.1 Ontwerp

Zienswijzen: 10, 21, 26, 27, 34, 35, 37, 38, 42, 43, 44, 45, 50, 51, 57, 58, 67, 70, 74, 75, 76, 77, 79, 80, 81, 82, 86, 87, 88, 95, 96, 98, 99, 104, 105, 106, 107, 108, 109, 110, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 132, 133, 134, 135, 136, 137

54. Zienswijze: 27

Het A2-Bedrijvenplatform vraagt aandacht voor de rijstrook- en rijbaanbreedte in verband met de doorstroming van het vrachtverkeer. Volgens het platform moet sprake zijn van een robuuste oplossing met maximale doorstroming en minimale overlast.

Antwoord bevoegd gezag: De breedtes van de rijstroken en rijbanen voor de gebruiksfase zijn gebaseerd op de NOA. De NOA is een richtlijn die geldt voor het ontwerpen van autosnelwegen. De ontwerpsnelheid bedraagt 100 kilometer per uur voor hoofdrijbanen (o.a. onderste tunnelbuizen) en 80 kilometer per uur voor parallelbanen (o.a. bovenste tunnelbuizen). Het systeem - waarbij de rijbanen worden ontvlecht bij knooppunt Kruisdonk en knooppunt Europaplein - biedt garantie voor een robuuste oplossing met beperking van de overlast. Een soortgelijk systeem is al jaren succesvol in gebruik bij Utrecht op de A12 en is recent ook toegepast bij 's Hertogenbosch en Eindhoven voor de A2. In dit soort systemen wordt het doorgaande verkeer (ook het vele doorgaande vrachtverkeer) gescheiden afgewikkeld van het lokale verkeer. Daarnaast biedt de nieuwe verbinding met het industriegebied Beatrixhaven een oplossing voor het lokale vrachtverkeer dat nu nog knooppunt Geusselt passeert.

55. Zienswijze: 27

Het A2-Bedrijvenplatform vindt dat de tijdelijke N2 in ieder geval een verkeersveilige afwikkeling moet garanderen. De oplossing moet robuust zijn. Daarbij moet volgens het platform rekening worden gehouden met intensiteiten en samenstelling van het verkeer. De tijdelijke N2 moet voldoen aan de verwachting van een stedelijke weg met maximale snelheid van 50 kilometer per uur.

Antwoord bevoegd gezag: De tijdelijke N2 wordt ontworpen volgens geldende richtlijnen (Crow 96a en 96b), waarbij veiligheid en doorstroming de kernwoorden zijn. De tijdelijke N2 wordt ingericht als stedelijke weg met 50 kilometer per uur.

56. Zienswijzen: 87, 88, 95, 96, 104, 106

Meerdere participanten geven aan dat zij vanwege de gereserveerde ruimte in de toekomst vrezen voor een uitbreiding van de ontsluitingsweg Beatrixhaven tot 2x2 rijbanen en verbreding van de A2 naar drie rijstroken. Zij verzoeken om de ruimte tussen de hoofdrijbaan A2 en nieuwe afrit Beatrixhaven en de afstanden tot woningen in de omgeving te beperken tot de minimaal noodzakelijke afstand voor de huidig geprojecteerde rijstroken. Ook moet volgens hen onderzocht worden of het tracé voldoende toekomstvast is.

Antwoord bevoegd gezag: Het ontwerp is gebaseerd op 2x1 rijstrook voor de ontsluitingsweg Beatrixhaven en 2x2 rijstroken voor de A2 ter hoogte van deze verbindingsweg. Naar de toekomstbestendigheid van het aantal rijstroken is onderzoek gedaan, met 2026 als toetsjaar. Ook in het jaar 2026 blijkt nog een ruime marge in wegcapaciteit te bestaan in relatie tot het aanbod. Dit geldt ook voor de ontsluitingsweg Beatrixhaven.

57. Zienswijzen: 38, 44

Twee participanten vinden het vreemd dat een wettelijke eis zou zijn dat de nieuwe afrit A79 bij Amby een vluchtstrook moet hebben, terwijl de bestaande afrit bij

Amby geen vluchtstrook heeft en ook geen vluchtstrook krijgt in de plannen. Bovendien verandert Rijkswaterstaat de vluchtstroken tussen Maasbracht en Knooppunt Kerensheide volgens de participanten in een derde rijbaan.

Antwoord bevoegd gezag: Een nieuw aan te leggen weg, moet volgens de laatste richtlijnen en wetten worden ontworpen en uitgevoerd. Dit geldt niet voor aanpassingen aan bestaande situaties.

58. Zienswijzen: 38, 42, 43, 44, 45, 50, 105

Meerdere participanten zijn het niet eens met de wijze waarop de verknoping A2/A79 is vormgegeven. Op dit moment gaat de A79 rechtdoor en slaat de A2 af. In het nieuwe plan is de situatie omgekeerd: de A2 gaat rechtdoor en de A79 slaat af. Hiervoor is een extra rijstrook aan de oostzijde noodzakelijk. Dit is volgens de participanten een onnodige en niet onderbouwde keuze. Door de situatie te handhaven en daarop het tracé te baseren, is een eenvoudigere verknoping te realiseren waarbij minder of zelfs geen gronden van participanten noodzakelijk zijn. Bij handhaving van de bestaande situatie is volgens de participanten voldoende ruimte onder het viaduct om de afrit met vluchtstrook bij Amby te realiseren. Verzocht wordt te onderzoeken of deze variant realiseerbaar is en de overwegingen kenbaar te maken.

Antwoord bevoegd gezag: Tot voor enkele jaren geleden voegde het verkeer op de A2 (de hoofdverkeersstroom), vanuit het noorden komend, in op de A79 (ondergeschikte verkeersstroom). Deze onlogische situatie leidde tot gevaarlijke situaties en heeft enkele jaren geleden geleid tot een aanpassing van de samenvoeging zodanig dat het verkeer op de A79 nu invoegt op de A2. Vanuit het zuiden bestond en bestaat ook een dergelijke situatie. Op de splitsing van de A2 en de A79 voegt de zwaarste verkeersstroom (op de A2) uit. Deze onlogische situatie was echter niet zo gemakkelijk aan te passen en bestaat daarom nu nog steeds. Nu voor het plan A2 Passage Maastricht de verknoping wordt aangepast, is in het Programma van Eisen opgenomen dat de A2, waarvan het verkeer tot 2026 verdubbelt ten opzichte van 2004, de hoofdstroom zal moeten vormen. Het verkeer op de A79 zal tussen 2004 en 2026 toenemen met ongeveer 50 procent. In de toekomst zal de betekenis van de A2 ten opzichte van de A79 nog aanmerkelijk toenemen. Dit rechtvaardigt de eis dat de A2 de hoofdroute wordt, waarop de A79 invoegt/uitvoegt.

59. Zienswijzen: 87, 88, 95, 96, 106

Meerdere participanten zijn van mening dat hun belangen onvoldoende in kaart zijn gebracht en niet zorgvuldig zijn afgewogen nu de nieuwe afrit naar de Beatrixhaven op een tiental meter van hun woning komt te liggen. Zij denken dat door deze afrit en de verknoping met de A79 de verkeersintensiteiten bij hun woningen significant toenemen. Door het ontbreken van doorsneden, hoogten en dimensionering van de nieuwe infrastructuur is volgens hen onvoldoende duidelijk hoe deze eruit komt te zien.

Antwoord bevoegd gezag: Om vastgoed te sparen en beschermde natuur te ontzien, is besloten de gehele verknoping A2/A79 richting het oosten uit te voeren. Binnen het plan is het niet mogelijk om de afrit - binnen het toch al compacte samenstel van wegen ter plaatse - verder van de woningen van participanten naar het oosten te verplaatsen. De positie van de afrit is bepaald aan de hand van richtlijnen voor de verkeersveiligheid, met daarin onder andere aandacht voor de wijze waarop aangesloten moet worden op het onderliggend wegennet. Op de TB-kaarten zijn wegprofielen opgenomen die de ligging van de snelweg en op- en afritten inzichtelijk maken. Verder is een totaal ontwerp beschikbaar waaruit alle relevante informatie is af te leiden.

60. Zienswijzen: 87, 88, 95, 96, 104, 106

Volgens diverse participanten zijn voldoende alternatieven aanwezig om de beoogde doelen (afrit Beatrixhaven en ontsluitingsweg Beatrixhaven) te realiseren maar de overlast te beperken. Bijvoorbeeld: verschuiven van de afrit in noordelijke richting, aan te sluiten op de bestaande wegstructuur of langs het spoor te blijven, of het verschuiven van de afrit naar het zuiden. Deze alternatieven zijn volgens de

participanten niet onderzocht. Zij willen dat dit alsnog gebeurt en gemotiveerd wordt aangegeven of deze alternatieven realiseerbaar zijn.

Antwoord bevoegd gezag: Om vastgoed te sparen en beschermde natuur te ontzien, is besloten de gehele verknoping A2/A79 richting het oosten uit te voeren. Binnen het plan is het niet mogelijk om de afrit - binnen het toch al compacte samenstel van wegen ter plaatse - verder naar het oosten te verplaatsen. De positie van de afrit is bepaald aan de hand van richtlijnen voor de verkeersveiligheid, met daarin onder andere aandacht voor de wijze waarop aangesloten moet worden op het onderliggend wegennet. Het verplaatsen van de afrit naar het noorden om vervolgens aan te sluiten op de bestaande wegenstructuur of het spoor te volgen, biedt geen verbetering ten opzichte van het ontwerp zoals dat in het (O)TB vastligt. Kiezen voor een meer noordelijk gelegen afslag en aansluiten op de bestaande wegenstructuur of het volgen van het spoor, zou betekenen dat vastgoed gesloopt moet worden en beschermde natuur wordt aangetast. Verplaatsing van de op- en afrit naar het zuiden (met bijvoorbeeld de op- en afrit gesitueerd ten zuiden van de verbinding Beatrixhaven) leidt tot grootschalige aantasting van de leefgebieden van beschermde diersoorten. Op grond van bovenstaande overwegingen en de 'Tracékeuze ontsluitingsweg Beatrixhaven' van de gemeente Maastricht (21 november 2006, volgnr. 131-2006) is in de uiteindelijke afweging niet gekozen voor de door participanten voorgestelde alternatieven.

61. Zienswijze: 74

Een participant stelt een goede aansluiting van de parklaan op de aansluiting van de Geusselt voor. Hierdoor ontstaat volgens hem een goede Noord-Zuidverbinding (ook voor het lokale verkeer) en wordt niet alles afgewikkeld via de Meerssenerweg.

Antwoord bevoegd gezag: Bovengrondse aansluitingen en infrastructuur zijn meegenomen in het (Ontwerp-)Bestemmingsplan A2 Traverse. Het integrale plan voorziet niet in een directe ontsluiting van de parklaan op het kruispunt de Geusselt. Noord-Zuidverbindingen worden in beginsel door de tunnel bediend.

62. Zienswijze: 75

Een participant stelt voor om de ongelijkvloerse kruising niet alleen te laten gelden voor het verkeer dat uit het noorden over de A2 komt of dat naar het noorden de A2 op gaat, maar voor al het verkeer dat het spoor over moet. Dit om de kruising Viaductweg-Meerssenerweg te ontlasten.

Antwoord bevoegd gezag: Door de voorgestelde oplossing kunnen afslaande bewegingen van Viaductweg naar Meerssenerweg en vice versa niet worden ingepast. De voorgestelde oplossing leidt voorts tot een groter ruimtebeslag en daarmee tot de sloop van meer vastgoed.

63. Zienswijze: 10

Een participant geeft aan dat in het verleden de Akersteenweg doorliep naar de NS-overgang aan de Heerderweg. Herstel van deze verbinding is gewenst.

Antwoord bevoegd gezag: Bovengrondse aansluitingen en infrastructuur op de parklaan maken geen onderdeel uit van het TB, maar zijn opgenomen in het (Ontwerp-)Bestemmingsplan A2 Traverse. Dit (Ontwerp-)Bestemmingsplan voorziet in een oversteek over de parklaan ter hoogte van de Adelbert van Scharnlaan en de Heerderweg.

64. Zienswijzen: 58, 75, 76, 77, 80, 105, 107

Het A2-Buurtenplatform, verschillende buurtraden en een bewoner willen weten hoe in de toekomst de aansluiting van de te wijzigen tunnel onder de A2 en de Severenstraat (oost) op het onderliggend wegennet wordt vormgegeven.

Antwoord bevoegd gezag: De aansluiting wijzigt niet ten opzichte van de huidige situatie. De kruising Marathonweg-Stadionweg-Severenstraat blijft gehandhaafd op de huidige locatie.

65. Zienswijze: 35

Een participant wil dat de tracégrens zodanig wordt gewijzigd dat de Ambyerweg (even huisnummers) en het garagebedrijf aan de Ambyerweg binnen de plangrens komen te liggen. Hierdoor moeten deze panden alsnog worden meegenomen in het milieueffectrapport.

Antwoord bevoegd gezag: Voor het plan wordt onderscheid gemaakt tussen de begrenzing van het TB, het plangebied en het studiegebied. De begrenzing van het TB beslaat het gebied waarbinnen de maatregelen van het TB worden uitgevoerd. Het plangebied omvat het gehele project, onder andere de snelweg, het vastgoed en de ontsluitingsweg Beatrixhaven. Het studiegebied omvat het gehele gebied waarbinnen effecten van het plan kunnen plaatsvinden. De woningen aan de Ambyerweg vallen binnen dit studiegebied. De effecten op de bedoelde woningen zijn opgenomen en terug te vinden in het MER. Zie hiervoor Bijlage J van de Toelichting op het (O)TB, Deel B.

66. Zienswijze: 37

Volgens een participant leidt de tunnel niet tot minder verkeersbewegingen in de omliggende wijken en de parklaan. Mensen die in deze wijken moeten zijn, kiezen volgens de participanten niet voor de tunnel. De Groene Loper zal daardoor veel zwaarder belast worden dan nu voorzien.

Antwoord bevoegd gezag: De verwachte verkeersintensiteiten op de parklaan hebben betrekking op bestemmingsverkeer dat georiënteerd is op de omliggende wijken. Dit resulteert in een etmaalintensiteit variërend van 4.000 tot 8.000 motorvoertuigen in 2026, afhankelijk van het gekozen wegvak. De parklaan is niet interessant voor externe en doorgaande verkeersstromen, door de inrichting als verkeersluwe wegverbinding en de indirecte aansluitingen op de hoofdstructuur van de gemeente Maastricht.

67. Zienswijze: 70

Emog BV maakt bezwaar tegen de nieuwe indeling van het verkeersplein aan de Viaductweg/Geusselt. Tankstation Gulf met commerciële ruimtes aan de Viaductweg moet daardoor verdwijnen. Emog BV verzoekt om een andere indeling van de Viaductweg/Geusselt zodat het tankstation behouden kan blijven.

Antwoord bevoegd gezag: Om in de toekomst aan de capaciteitsvraag te kunnen voldoen, moet het aantal rijstroken op de verbinding Viaductweg-Terblijterweg worden vergroot. De toename van het aantal rijstroken, met een aparte verbinding voor het verkeer vanaf de Noorderbrug richting A2 en vice versa, leidt tot een groter benodigd ruimtebeslag vergeleken met de huidige situatie. Daarnaast vormt de fietstunnel Geusselt een essentiële verbinding. De bestaande fietstunnel kan niet worden gehandhaafd. Daarom komt er westwaarts van de bestaande tunnel, ter hoogte van het tankstation, een nieuwe fietstunnel. Concluderend kan worden gesteld dat door het benodigde ruimtebeslag het tankstation en de commerciële ruimtes moeten verdwijnen. Met eigenaar en huurders van betreffende locatie vinden overigens gesprekken plaats.

68. Zienswijzen: 21, 50, 105

Buurtplatform Amby en participanten geven aan dat het zeer ongewenst is de A2 aan de Noord-Westzijde circa twintig meter dichterbij de woningen aan de Westrand en aangrenzende buurt te leggen. Dit levert onacceptabele overlast op. Verschuiving naar de westkant is volgens participanten beter, vanwege het onbebouwde gebied.

Antwoord bevoegd gezag: Het aanpassen van het verkeerssysteem van de in het OTB opgenomen verknoping is niet wenselijk, omdat met deze verknoping een verkeersveilige en goede doorstroming van het verkeer is gewaarborgd en een compacte vormgeving mogelijk is. In het OTB wordt de A2 in de verknoping bij Kruisdonk als hoofdroute uitgevoerd. Tot voor enkele jaren geleden voegde het verkeer op de A2 (de hoofdverkeersstroom), vanuit het noorden komend, in op de A79 (ondergeschikte verkeersstroom). Deze onlogische situatie leidde tot gevaarlijke situaties en heeft enkele jaren geleden geleid tot een aanpassing van de samenvoeging zodanig dat het verkeer op de A79 nu invoegt op de A2. Vanuit het zuiden bestond en bestaat ook een dergelijke situatie. Op de splitsing van de A2 en de A79 voegt de zwaarste verkeersstroom (op de A2) uit. Deze onlogische situatie was echter niet zo gemakkelijk aan te passen en bestaat daarom nu nog steeds. Nu voor het plan A2 Passage Maastricht de verknoping wordt aangepast is in het Programma van Eisen opgenomen dat de A2, waarvan het verkeer tot 2026 verdubbelt ten opzichte van 2004, de hoofdstroom zal moeten vormen. Het verkeer op de A79 zal tussen 2004 en 2026 toenemen met ongeveer 50 procent. In de toekomst zal de betekenis van de A2 ten opzichte van de A79 nog aanmerkelijk

toenemen. Dit rechtvaardigt de eis dat de A2 de hoofdroute wordt waarop de A79 invoegt/uitvoegt. Verder is in theorie een verschuiving van de A2 in meer westelijke richting mogelijk. Hierbij moet echter wel rekening worden gehouden met het gegeven dat de A2 over grote lengte, vanaf de kruising met de Meerssenerweg tot aan de Severenstraat, in westelijke richting zal verschuiven. Dit heeft consequenties voor het ruimtebeslag op ecologisch waardevolle gebieden van de Landgoederenzone en op de particuliere eigendommen bij Kruisdonk waarvan de bewoners in hun zienswijzen kenbaar hebben gemaakt zich benadeeld te voelen. Daarnaast moet rekening worden gehouden met extra milieueffecten op de genoemde woningen bij Kruisdonk. Al met al ligt een verschuiving in westelijke richting van de A2 daarmee niet voor de hand.

69. Zienswijze: 51

De nieuwe afrit van de A79 ter hoogte van Amby loopt deels over het plangebied Ambyerveld. Nouville Ontwikkelaars B.V. geeft te kennen dat hierdoor de plannen voor Ambyerveld niet meer geheel gerealiseerd kunnen worden.

Antwoord bevoegd gezag: De tracégrens is aangepast en het planonderdeel (wegas) geoptimaliseerd. Hierdoor wordt een maximaal resultaat bereikt voor het plan Ambyerveld.

70. Zienswijze: 34

De Fietzersbond, afdeling Maastricht en Heuvelland, is van mening dat het belang van de fietser wordt opgeofferd bij de doorgaande oost-westverbinding. Het project bevordert volgens de bond wel de doorstroming en het gebruik van de auto maar niet van de fiets. Auto- en fietsbeleid kunnen in het kader van mobiliteit niet los van elkaar worden gezien. De bond vindt dat zowel in de tijdelijke als definitieve fase geen sprake is van een integrale aanpak van auto- en fietsverkeer.

Antwoord bevoegd gezag: Om de verkeersdoorstroming op de oostwest-verbindingen Terblijterweg-Viaductweg en J.F. Kennedysingel-Akersteenweg voor auto's ook op termijn te kunnen garanderen, zijn doorgaande fietsverbindingen losgekoppeld van kruispunten met verkeersregelininstallaties. Bij deze keuze speelde ook verkeersveiligheid een rol. Immers de huidige fietspaden langs de J.F. Kennedysingel zijn als ongevalplekken aangewezen in het 'Fietsplan Maastricht' (conflict met op- en afritten). De keuze om doorgaande fietsverbindingen los te koppelen van kruispunten met verkeersregelininstallaties biedt daarnaast een grotere sociale veiligheid, doordat doorgaande routes via 'bewoond' gebied lopen. Om deze redenen is dus niet gekozen voor bundeling van (doorgaande) fietsroutes met de hoofdautoroutes, maar voor goed gedimensioneerde en veilige fietsroutes door een aantrekkelijke omgeving.

In de tijdelijke (bouw)fase worden als veilige oversteekvoorziening voor langzaam verkeer (vier) fiets- en voetgangersbruggen geplaatst of gecombineerd aangebracht met de brug voor gemotoriseerd verkeer. Ter informatie treft u in bijlage 1 een overzicht aan van de toekomstige fietsvoorzieningen.

71. Zienswijzen: 58, 74, 75, 76, 77, 80, 107

Het A2-Buurtenplatform en verschillende buurtraden vragen aandacht voor een adequate fietstunnelvoorziening ter hoogte van de ongelijkvloerse kruising Meerssenerweg-Viaductweg.

Antwoord bevoegd gezag: Er komt - net zoals nu het geval is - een fietstunnel (Kunstwerk zoals aangegeven op de tracékaarten met kenmerk KW i-13370) onder de Viaductweg door ten westen van de A2. De fietstunnel verbindt de wijken Nazareth en Wyckerpoort Noord. Bij de gedeeltelijk ongelijkvloerse kruising ter hoogte van de Meerssenerweg is geen fietstunnelvoorziening in de plannen opgenomen. De grootste verkeersstromen kruisen het kruispunt ongelijkvloers. Door de aanwezigheid van een zeer complex en uitgebreid netwerk van kabels en leidingen in de directe omgeving van de kruising, is een fietstunnel ter plaatse van de kruising Viaductweg-Meerssenerweg moeilijk realiseerbaar tegen hoge kosten. Daarnaast vragen de toeritten van de tunnel - in verband met bereikbaarheid - om extra voorzieningen, waardoor aanvullende sloop van bestaand vastgoed noodzakelijk zou worden.

72. Zienswijze: 26

Een participant is van mening dat de fietsroutes tussen de J.F. Kennedysingel en de Akersteenweg onvoldoende duidelijk zijn aangegeven. De fietsroutes worden lang en ingewikkeld (via drukke Sibemaweg, nieuwe weg, parklaan en Alphons Ariensweg). De participant stelt voor een aparte fietspad te maken vanaf de Sibemaweg naar de stad (met onderdoorgang). Deze fietspad passeert de A2 dan ter hoogte van kilometer 257.02 met een fietstunnel tussen tunneldak en ontsluitingsweg.

Antwoord bevoegd gezag: De fietspaden langs de J.F. Kennedysingel zijn als ongevalplekken aangewezen in het 'Fietsplan Maastricht' (conflict met op- en afritten). De gekozen oplossing biedt tegelijk een grotere sociale veiligheid, doordat doorgaande routes via 'bewoond' gebied lopen. Tussen (nieuw) maaiveld en de bovenkant van de tunnel is op deze plek slechts 1,5 meter ruimte, waardoor een fietstunnel – los van de wenselijkheid vanuit oogmerk van sociale veiligheid en beleving van de stad - niet inpasbaar is. Ter informatie treft u in bijlage 1 een overzicht aan van de toekomstige fietsvoorzieningen.

73. Zienswijze: 34

De Fietzersbond, afdeling Maastricht en Heuvelland, geeft aan dat op vier plaatsen onderdoorgangen worden gerealiseerd voor fietsers. De tunnels moeten breed zijn met een zichtbare andere kant om ze aantrekkelijk te houden voor gebruik. Met name de onderdoorgang bij de Severenstraat moet volgens de participant van hogere kwaliteit zijn dan nu voorzien in het OTB. Bij voorkeur wordt daglicht toegelaten bij de middenberm van de A2 en worden gescheiden rijbanen voor auto's en fietsers gerealiseerd. Voor de onderdoorgang Nazareth-Wyckerpoort is het volgens de bond wenselijk de ingangen te realiseren aan pleinen en niet in de bocht van de Kolonel Millerstraat.

Antwoord bevoegd gezag: De nieuw te bouwen fietsonderdoorgangen zijn gedimensioneerd op het passerende langzaam verkeer. Doorzicht en zicht vanuit de omgeving (woningen) op de verdiepte routes is in het plan zo veel mogelijk toegepast. De onderdoorgang onder de A2 voor snel- en langzaam verkeer wordt in het plan verlengd, maar niet verbreed. De ruimte tussen de hoofdrijbanen van de A2 is niet voldoende om een (effectieve) lichtschacht te maken. Bij de keuze voor de totale wegbreedte hebben de beperking van die breedte - en daarmee het beperken van de milieuoverlast naar de bestaande woningen - zwaarder gewogen. De fietstunnel Geusselt (Nazareth-Wyckerpoort) komt tussen twee aansluitende wegen. Het inpassen van fietspleinen is door het benodigde ruimtebeslag geen optie geweest.

74. Zienswijze: 34

De blijvende barrièrewerking van de Viaductweg vindt de Fietzersbond, afdeling Maastricht en Heuvelland, betreurenswaardig. Een lagere ligging van het kruispunt zou veel beter zijn en verbreding van het (brom)fietspad langs de Viaductweg is, gelet op intensief gebruik, noodzakelijk.

Antwoord bevoegd gezag: Een lagere ligging van de kruising Viaductweg-Meerssenerweg is overwogen, maar bleek niet inpasbaar door het ontstaan van een te groot hellingspercentage richting Spoorbrug en het moeten aanpassen van een zeer complex en uitgebreid netwerk van kabels en leidingen dat zich in de directe omgeving van de kruising bevindt. De verbreding van het fietspad is niet overwogen omdat het aansluitende (brom)fietspad op het spoorviaduct ook niet wordt aangepast. Eventuele aanpassingen aan de Spoorbrug maken geen deel uit van het TB. De bestaande functionaliteit van de langzaam verkeersroute wordt gehandhaafd.

75. Zienswijze: 105

Buurtplatform Amby wijst erop dat niet wordt voorzien in een uitnodigende voet-fietsverbinding tussen Amby en het nieuwe NS-station / Park & Ride Bethlehem. Ook moeten fietsers naar Rothem in de toekomstige situatie enkele keren een weg kruisen, waar dit nu niet hoeft.

Antwoord bevoegd gezag: De Groene Loper zal ook voor de bewoners van Amby een belangrijke en aantrekkelijke route door de Landgoederenzone worden. Vanwege het ontbreken van publiekelijk toegankelijke terreinen ten oosten van de A2, de aanwezigheid van

beschermde diersoorten en de lage ligging van de A2 ten opzichte van de directe omgeving, zijn in oostwest-richting geen extra routes door dit gebied geprojecteerd. Door de verandering in wegensysteem (afrit Amby A2/A79, verbinding Beatrixhaven) ontstaan er sowieso oversteken voor het fietsverkeer Rothem-Amby, daar waar deze er nu niet zijn. Alle fietsoversteken worden echter veilig vormgegeven en afgestemd op de verkeersintensiteiten. Ter informatie treft u in bijlage 1 een overzicht aan van de toekomstige fietsvoorzieningen.

76. Zienswijzen: 67, 80, 81, 82

Buurtplatform Wittevrouwenveld-Actief en andere participanten geven aan dat het bij een grondwaterstand van circa twee meter onder maaiveld niet ondenkbaar is dat het tunnellichaam kan gaan drijven. Zij verzoeken het Projectbureau A2 Maastricht nauwlettend toe te zien op de uitvoering van de constructie zoals voorzien. Kostenbesparing op deze bouwconstructie kan volgens de participanten niet aan de orde zijn.

Antwoord bevoegd gezag: Het verticaal evenwicht is, onafhankelijk van kostenaspecten, gewaarborgd. De tunnel gaat niet opdrijven.

77. Zienswijze: 57

Een participant geeft aan eigenaar te zijn van een perceel in Maastricht. Een gedeelte van dit perceel is nodig om het nieuwe tracé te realiseren. Hierdoor is het niet langer mogelijk op het perceel bebouwing op te richten. De participant is hierdoor ernstig gedupeerd.

Antwoord bevoegd gezag: Op het bouwen langs snelwegen is het rooilijnenbeleid van toepassing. Hierbij wordt bebouwing in een zone van 50 meter langs een snelweg verboden, en is bebouwing in een zone van 100 meter langs een snelweg bebouwing slechts restrictief mogelijk. Daarnaast heeft het perceel van participant momenteel de bestemming "agrarisch gebied met landschappelijke en ecologische waarden". En ook in het in ontwikkeling zijnde nieuwe bestemmingsplan krijgt het perceel een groene bestemming zonder bouw mogelijkheden.

Door bovenstaande punten kan de stelling van participant niet worden onderschreven.

78. Zienswijzen: 98, 99, 108, 109, 110, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 132, 133, 134, 135, 136, 137

Een groot aantal participanten vindt dat de OTB-grens nogal arbitrair is getrokken, onder meer ter hoogte van de President Rooseveltlaan en Oranjeplein. De grens loopt gedeeltelijk over de eigendommen van de participanten, waarop alleen tijdelijke voorzieningen zoals kabels en leidingen worden aangelegd. Deze eigendommen zijn volgens de participanten niet noodzakelijk om de tijdelijke N2 te realiseren. De vraag is dan ook waarom deze eigendommen in de grens zijn betrokken.

Antwoord bevoegd gezag: De tunnel in de A2-passage wordt gerealiseerd in een zeer stedelijke omgeving. De ruimte om de tunnel te realiseren is erg beperkt. Op een aantal locaties is het nodig om tijdelijk aanvullende maatregelen te treffen om de omliggende bebouwing bereikbaar te houden en aangesloten te houden op nutsvoorzieningen, zoals gas, water, electra, kabel, telefonie en riolering. Zonder deze binnen het maatregelvlak "Tijdelijk werkterrein, zone K&L en bereikbaarheid" voorziene maatregelen is het derhalve niet mogelijk om de rijksweg aan te passen. Om deze maatregelen te kunnen treffen is het slopen van de op de kaarten bij het Tracébesluit als te amoveren opstallen aangeduide woningen onvermijdelijk.

79. Zienswijzen: 98, 99, 108, 109, 110, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 132, 133, 134, 135, 136, 137

Een groot aantal participanten vraagt zich af of de Belemmeringenwet Privaatrecht wel kan dienen voor eigendommen die enkel zijn bedoeld voor tijdelijke voorzieningen.

Antwoord bevoegd gezag: Voor het tijdelijk gebruik van eigendommen van participanten geldt als uitgangspunt om via minnelijk overleg een huurovereenkomst te sluiten voor de

betreffende gronden. Als dit niet tot de mogelijkheden behoort, kan de Belemmeringenwet Privaatrecht worden toegepast of kan tot onteigening van de grond worden overgegaan.

80. Zienswijzen: 98, 99, 108, 109, 110, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 132, 133, 134, 135, 136, 137

Volgens een groot aantal participanten is het voorkomen van onnodige sloop in het plangebied het uitgangspunt van de Samenwerkingsovereenkomst A2 Maastricht. Participanten vinden dat onvoldoende aan dit uitgangspunt tegemoet wordt gekomen voor de bebouwing aan de President Rooseveltlaan. Deze gebouwen worden enkel gesloopt vanwege de tijdelijk N2 terwijl geen alternatieven voor de tijdelijke N2 zijn meegenomen in de afweging. Participanten geven ook aan dat de as enkel vanwege de visuele relatie met een aangrenzende wijk dertig meter oostwaarts verschuift. Hierdoor moet een dermate grote boogstraal worden aangelegd dat onvoldoende ruimte overblijft om de tijdelijke N2 zonder sloop te realiseren. Deze keuze was volgens de participanten niet noodzakelijk.

Antwoord bevoegd gezag: Stedelijke vernieuwing is één van de uitgangspunten van de Samenwerkingsovereenkomst A2 Maastricht. De participanten stellen dat geen alternatieven voor de tijdelijke N2 in beschouwing zijn genomen. Dit is niet het geval. In de totale afweging is de manier waarop de tunnel zal worden gerealiseerd onderwerp van studie geweest. Hierbij is een afweging gemaakt tussen onder andere de vereiste veilige doorstroming van het verkeer tijdens de bouw, het bouwen met zo min mogelijk overlast én het bouwen binnen een bepaalde tijd. Een eventuele oostelijke ligging van de tijdelijke weg biedt geen soelaas voor het totaal benodigde ruimtebeslag voor de tunnel en de tijdelijke weg. In geval van een oostelijke ligging van de tijdelijke weg dient of de tunnel naar het westen verschoven te worden of aan de oostzijde van de tunnel veel meer vastgoed gesloopt te worden. Daarnaast is er gestreefd naar het realiseren van een zo lang mogelijke tunnel. Dit heeft onder andere geleid tot een ontwerp voor knooppunt Geusselt dat door zijn complexe vormen niet realiseerbaar is op de huidige locatie, zonder daarbij het verkeer ontoelaatbaar te hinderen. De verschuiving naar het oosten bood hiervoor een oplossing en heeft daarbij voordelen voor de wijk Nazareth, waar de A2 verder van de bebouwing af komt te liggen. Verder naar het zuiden - bij de aansluiting op knooppunt Europaplein - impliceert de keuze voor een zo lang mogelijke tunnel dat knooppunt Europaplein in principe maar op één manier kan worden gerealiseerd. Dit betekent dat ook de aansluiting op het knooppunt een dwangpunt vormt. Concluderend is de vormgeving van de weg van de tunnel een complex proces waarbij een integrale afweging heeft plaatsgevonden. Vanuit stadsontwikkeling gezien, is ervoor gekozen de barrièrewerking tussen de wijken Wyckerpoort en Wittevrouwenveld - veroorzaakt door de huidige N2 en flats aan de President Rooseveltlaan - op te heffen en te kiezen voor een geïntegreerd stadsbeeld.

81. Zienswijze: 79

Buurtplatform Randwyck wijst erop dat niet inzichtelijk is gemaakt op welke wijze 'contraflow' mogelijk is bij onderhoud of een calamiteit in de tunnelbuis. Gevraagd wordt waar de flexibele vangrails worden gerealiseerd om tijdelijke verkeersstromen te managen.

Antwoord bevoegd gezag: Het behoort niet tot het beleid van Rijkswaterstaat om 'contraflow' in een tunnel toe te laten. Hierin is dan ook niet voorzien. Het voordeel van een gestapelde tunnel is dat er nog een tunnelbuis in dezelfde richting beschikbaar is in geval van onderhoud of calamiteit.

82. Zienswijze: 86

Een participant verzoekt rekening te houden met de achterontsluiting van zijn perceel.

Antwoord bevoegd gezag: De achterontsluiting van het perceel van participant blijft gehandhaafd.

83. Zienswijze; 42, 43, 45
Enkele participanten stellen dat tijdens de bezichtiging van de plannen van Avenue 2 hen verzekerd is dat de nieuwe afrit van de A79 niet over hun terrein zou lopen.
Antwoord bevoegd gezag: het is niet duidelijk door wie deze toezegging is gedaan. De plannen in het OTB zijn in ieder geval de plannen waarover besluitvorming plaatsvindt en waarop kan worden ingesproken.

5.3.2 Inpassing in de omgeving

Zienswijzen: 2, 3, 11, 33, 39, 58, 74, 75, 76, 77, 80, 87, 88, 89, 96, 107
--

84. Zienswijzen: 2, 3, 58, 74, 75, 76, 77, 80, 89, 107
Het A2-Buurtenplatform, andere buurtraden en participanten geven aan dat de lindebomen die in het ontwerp zijn opgenomen veel overlast (kleverige afscheiding, verlies van takken en twijgen en slechte houtkwaliteit) kunnen veroorzaken.
Antwoord bevoegd gezag: Bij gespecialiseerde kwekerijen worden lindesoorten ingekocht die de genoemde nadelen, met name plakkerige afscheiding in bloeiseizoenen die bij vroeger toegepaste ondersoorten vaak voorkwam, niet meer hebben. Hiermee is de toepassing van lindes verantwoord, net zoals we dat kennen uit de referenties Maliebaan te Utrecht en vele singels in Maastricht.
85. Zienswijzen: 87, 88, 96
Enkele participanten geven aan dat door de hoger gelegen en dalende nieuwe afrit Beatrixhaven er vrij uitzicht op de woning en tuin van participanten is. Hierdoor treedt een verlies aan privacy en vrijheid op. Door de beperkte ruimte tussen de afrit en het perceel van de participanten kan maar een zeer beperkte groenbuffer worden gerealiseerd. Zonder het realiseren van schermen is het waarborgen van de privacy volgens de participanten vrijwel onmogelijk. Participanten dringen daarom aan op realisatie van een andere planvariant en een robuuste beplanting tegen het talud.
Antwoord bevoegd gezag: Om vastgoed te sparen en beschermde natuur te ontzien, is besloten de gehele verknoping A2/A79 richting het oosten uit te voeren. Binnen het plan is het niet mogelijk om de afrit - binnen het toch al compacte samenstel van wegen ter plaatse - verder naar het oosten te verplaatsen. De positie van de afrit is bepaald aan de hand van richtlijnen voor de verkeersveiligheid, met daarin onder andere aandacht voor de wijze waarop aangesloten moet worden op het onderliggend wegennet. Bij de verdere uitwerking van het plan zal, middels omgevingsmanagement, geprobeerd worden maatwerk te bieden voor de geformuleerde problematiek.
86. Zienswijzen: 58, 74, 75, 76, 77, 80, 107
Het A2-Buurtenplatform, andere buurtraden en bewoners verzoeken omwonenden te betrekken bij de keuzes voor groenherstel en aankleding van geluidwerende voorzieningen.
Antwoord bevoegd gezag: Met deze wens wordt zo veel mogelijk rekening gehouden in de uitvoering. Omwonenden worden geraadpleegd over groenherstel en aankleding van geluidswerende voorzieningen.
87. Zienswijzen: 33, 39
Door de oostwaartse verschuiving van de A2 ter hoogte van Amby, verdwijnt volgens enkele participanten de brede groenstrook tussen Westrand en snelweg. Het toekomstig uitzicht zal daardoor bestaan uit een smallere groenstrook, talud en geluidsscherm en mogelijk verkeer. Dit is ongewenst. Ook moet volgens hen direct worden begonnen met de herplant van te verwijderen bomen en struiken.

Antwoord bevoegd gezag: De beplanting in dit gebied was historisch voornamelijk geconcentreerd als parkachtige bosaanplant rond de buitenplaatsen en hoeves, langs waterlopen en als semi-transparante houtwallen op de erfgrenzen van percelen. Dit laatste met name in oostwest-richting. Voor herplant is ten oosten van de toekomstige A2/A79 geen ruimte gereserveerd, omdat hiervoor meer gronden verworven zouden moeten worden. Met eigenaren van percelen die direct geraakt worden door het plan, wordt bekeken welke wensen er zijn voor de afwerking van het eigen terrein (waterhuishouding, erfafscheiding, bereikbaarheid).

88. Zienswijzen: 33, 39

Bewoners van de Westrand vragen om de verknoping A2/A79 aan het zicht te onttrekken met een geluidsscherm van meer dan twee meter.

Antwoord bevoegd gezag: De locatie en hoogte van geluidsschermen is bepaald aan de hand van wettelijke normen en criteria die voor geluid gelden. Erkend wordt dat voor bewoners van de Westrand sprake kan zijn van visuele hinder. Deze hinder is echter niet zodanig dat deze aanleiding zou moeten geven tot een hoger geluidsscherm.

89. Zienswijze: 89

Buurtbelangen Nazareth vraagt om een voetpad vanaf de Groene Loper, in de wielerbaan, naar het park van Severen-Amby.

Antwoord bevoegd gezag: Het ontbreken van publiekelijk toegankelijke terreinen ten oosten van de A2, de aanwezigheid van beschermde diersoorten en de lage ligging van de A2 ten opzichte van de directe omgeving maken dat in oostwest-richting geen extra routes door dit gebied zijn opgenomen.

90. Zienswijze: 11

Een participant geeft aan dat in de omgeving van de Sint Josephstraat niet is voorzien in een visuele afscherming, bij voorkeur met landschapselementen. De nieuwe dubbele afslag met verhoogd talud bij het Europaplein is voor de participant zichtbaar. Hij geeft aan dat niet wordt voorzien in een goede inpassing. In Amby worden wel maatregelen getroffen. Hierdoor ontstaat rechtsongelijkheid.

Antwoord bevoegd gezag: Bij het ontwerp van het plan zijn meerdere varianten beoordeeld en afgewogen. Op basis van onderstaande argumenten is besloten de afslagen aan de oostzijde te realiseren:

- Om het aantal gehinderden zoveel mogelijk te beperken, is het wenselijk om de zuidelijke tunnelmond en de Akersteenweg/J.F. Kennedysingel zo ver mogelijk naar het zuiden te leggen. Hierdoor komen de tunnelmond en wegen verder van het stedelijk gebied te liggen.
- De boogstraal voor de bovenste tunnelbuis maakt het noodzakelijk de zuidelijke tunnelmond op de in het plan ingetekende locatie te realiseren.
- Aan de westzijde van de snelweg ligt een gasstation. Hierdoor is het praktisch gezien niet mogelijk het gehele knooppunt te verleggen naar het westen.
- De realisatie van afslagen aan de west- en oostzijde van de snelweg is niet mogelijk, omdat dan binnen een klein ruimtebeslag drie kruispunten worden aangelegd, namelijk oost- en westkruising Europaplein en kruising parklaan. Door de beperkte ruimte is dit verkeerskundig niet wenselijk.
- Omdat filevorming in de tunnel te allen tijde moet worden voorkomen, is het noodzakelijk om vanuit de westelijke, bovenste tunnelbuis een lange toerit en noodzakelijke boogstraal tot het kruispunt met de J.F. Kennedysingel aan te houden. Met een oostelijke variant is die afstand maximaal.

Er zijn geen eenduidige criteria voor het bepalen van overlast op het gebied van zicht en de daarvoor te nemen maatregelen. Maatregelen die in het plan zijn meegenomen, zijn ingegeven vanuit wet- en regelgeving. Daarnaast geldt dat er geen fysieke ruimte beschikbaar is tussen de afrit van de A2 en de Sibemaweg om te voorzien in afdoende afschermende maatregelen in de vorm van een grondwal of beplanting als landschapselementen.

5.3.3 Verknoping A2 / A79

Zienswijzen: 5, 16, 17, 21, 30, 33, 35, 39, 58, 75, 76, 77, 80, 87, 88, 93, 94, 96, 97, 104, 105, 107

91. Zienswijzen: 58, 75, 76, 77, 80, 105, 107

Het A2-Buurtenplatform, enkele buurtraden en een bewoner vragen aandacht voor de manier waarop later invulling wordt gegeven aan de aansluiting van de afslag A79 Amby-Noord met het aansluitende weggennet: Ambyerstraat-Noord / IJzerenkuilenweg / plan Ambyerveld etc.

Antwoord bevoegd gezag: Uitgangspunt van het plan is dat de wegen in het plangebied aansluiten op het onderliggend weggennet. Aansluitingen op de Ambyerstraat-Noord en IJzerenkuilenweg zijn in het plan voorzien. De aansluiting van Ambyerveld wordt niet in het TB meegenomen. Het is aan de gemeente Maastricht om in een later stadium voor een goede ontsluiting van het plangebied Ambyerveld te zorgen. Op welke wijze dit gebeurt, is aan de gemeente.

92. Zienswijzen: 58, 75, 76, 77, 80, 105, 107

Het A2-Buurtenplatform, een buurtraden en een bewoner vragen aandacht voor de manier waarop later invulling gegeven gaat worden aan de aansluiting van de nieuwe fietsovergang over de A79 op de Ambyerstraat-Noord en de Ambyerweg.

Antwoord bevoegd gezag: Langzaam en gemotoriseerd verkeer worden in de plannen fysiek gescheiden buiten de bebouwde kom. Dit sluit aan op de richtlijnen van 'Duurzaam Veilig'. Ter hoogte van de komgrens sluit het vrijliggend fietspad aan op de huidige fietsstroken aan weerszijden van de weg. Dit is een situatie die in de praktijk vaker voorkomt. Ter hoogte van de komgrens geldt ook een ander snelheidsregime voor gemotoriseerd verkeer. Door de verandering in wegensysteem (afrit Amby A2/A79, verbinding Beatrixhaven) ontstaan er sowieso oversteken voor het fietsverkeer Rothem-Amby, daar waar deze er nu niet zijn. Alle fietsoversteken worden veilig vormgegeven en afgestemd op de verkeersintensiteiten. Ter informatie treft u in bijlage 1 een overzicht aan van de toekomstige fietsvoorzieningen.

93. Zienswijzen: 21, 33, 39, 105

Het Buurtplatform Amby en anderen geven aan dat door de oostelijke verplaatsing van de A2 bij Amby, de weg veel dichter bij de Westrand komt te liggen. Dit veroorzaakt volgens hen overlast.

Antwoord bevoegd gezag: Overlast (lucht en geluid) is getoetst aan het wettelijke kader. Voor luchtkwaliteit wordt opgemerkt dat het ontwerp past binnen het NSL en dat daarmee is aangetoond dat grenswaarden niet worden overschreden. De luchtkwaliteit na planrealisatie is vanaf 2017 beter dan in de huidige situatie. Voor geluid zijn de geluidniveaus getoetst aan de wettelijke voorkeursgrenswaarde en de maximaal vast te stellen hogere waarde. In het TB zijn maatregelen afgewogen zoals beschreven in de wet én is nagegaan of deze maatregelen doelmatig zijn. Voor Amby geldt dat Avenue2 vanwege de leefbaarheid in Amby heeft gekozen voor geluidsschermen, die volgens de regelgeving meer dan doelmatig zijn. Hierdoor wordt een betere akoestische kwaliteit behaald dan het wettelijke minimale doelmatige geluidsscherm. De geluidbelasting is na planrealisatie in 2026 lager dan in de huidige situatie. Erkend wordt dat voor bewoners van de Westrand sprake kan zijn van visuele hinder. Deze hinder is echter niet zodanig dat deze aanleiding zou moeten geven tot een hoger geluidsscherm.

94. Zienswijze: 87, 88

Enkele participanten geven aan dat door de ligging van de geplande afrit Beatrixhaven het gebruik van hun percelen en tuinen ernstig wordt verstoord. De nieuwe afrit komt op enkele tientallen meters afstand te liggen. De achter de tuin gelegen paardenweiden zullen vanwege de afrit grotendeels verdwijnen. Hierdoor moeten de participanten hun hobby, paarden en kleinvee, opgeven.

Antwoord bevoegd gezag: Om vastgoed te sparen en beschermde natuur te ontzien, is besloten de gehele verknoping A2/A79 richting het oosten uit te voeren. Binnen het plan is het niet mogelijk om de afrit - binnen het toch al compacte samenstel van wegen ter plaatse - verder naar het oosten te verplaatsen. De positie van de afrit is bepaald aan de hand van richtlijnen voor de verkeersveiligheid, met daarin onder andere aandacht voor de wijze waarop aangesloten moet worden op het onderliggend wegennet. Bij de verdere uitwerking van het plan zal, door omgevingsmanagement, geprobeerd worden maatwerk te bieden voor de geformuleerde problematiek.

95. Zienswijze: 96

Een participant geeft aan dat door realisatie van de afrit Beatrixhaven zijn leefruimte ernstig beperkt wordt. Hij verwacht een derde van de tuin te moeten verkopen voor de aanleg van de afrit. Ook de hobby van participant, het houden van duiven, komt door de plannen ernstig in gevaar. De participant denkt dat op het perceel onvoldoende ruimte over blijft om vervangende duivenhokken te plaatsen. Bovendien is de meest geschikte plaatsing van duivenhokken met de frontzijde naar het oosten, zuidoosten of zuiden. Hier komt straks de afrit en ontsluitingsweg Beatrixhaven te liggen. Volgens de participant is de kans groot dat de duiven hierdoor niet meer veilig in de hokken kunnen komen en er gevaarlijke situaties ontstaan.

Antwoord bevoegd gezag: Om vastgoed te sparen en beschermde natuur te ontzien, is besloten de gehele verknoping A2/A79 richting het oosten uit te voeren. Binnen het plan is het niet mogelijk om de afrit - binnen het toch al compacte samenstel van wegen ter plaatse - verder naar het oosten te verplaatsen. De positie van de afrit is bepaald aan de hand van richtlijnen voor de verkeersveiligheid, met daarin onder andere aandacht voor de wijze waarop aangesloten moet worden op het onderliggend wegennet. Bij de verdere uitwerking van het plan zal, door omgevingsmanagement, geprobeerd worden maatwerk te bieden voor de geformuleerde problematiek.

96. Zienswijzen: 96, 104

Enkele participanten hebben uitbreidingsplannen voor hun woning. Zij vrezen dat deze plannen door de aanleg van de afrit en ontsluitingsweg Beatrixhaven niet door kunnen gaan.

Antwoord bevoegd gezag: Om vastgoed te sparen en beschermde natuur te ontzien, is besloten de gehele verknoping A2/A79 richting het oosten uit te voeren. Binnen het plan is het niet mogelijk om de A2 en de afrit - binnen het toch al compacte samenstel van wegen ter plaatse - verder naar het oosten te verplaatsen. De positie van de afrit is bepaald aan de hand van richtlijnen voor de verkeersveiligheid, met daarin onder andere aandacht voor de wijze waarop aangesloten moet worden op het onderliggend wegennet. Samenvattend is het dus niet mogelijk de A2 verder naar het oosten te verplaatsen en daarmee mogelijke uitbreidingsplannen niet onmogelijk te maken. Verdere informatie over de gevolgen van het TB op hun plannen kunnen participanten inwinnen bij de gemeente Maastricht.

97. Zienswijze: 5

Een participant vraagt zich af waarom het afslaand verkeer van de A79 naar de verbindingsweg A2/A79 niet met een bypass onder de Ambyerweg wordt doorgeleid. Onder het viaduct is daarvoor voldoende ruimte.

Antwoord bevoegd gezag: Onder het viaduct is inderdaad voldoende ruimte aanwezig om de betreffende by-pass te realiseren. Echter, de situatie die dan ontstaat, is dat er twee afritten op de A79 (afrit Bunde en afrit A2) op zeer korte afstand van elkaar toegepast dienen te worden. Deze afstand voldoet niet aan de eisen die er gesteld worden aan een verkeersveilig ontwerp met waarborg voor de doorstroming van het verkeer.

98. Zienswijzen: 16, 17, 30, 35, 93, 94, 97

Een aantal bewoners van de Ambyerweg wil een andere vormgeving van de verbindingsweg A2/A79 en de verbinding met de Ambyerweg. Het voorstel is om de nieuwe ontsluitingsweg Beatrixhaven volledig te laten aansluiten op de Meerssenerweg zonder afsluiting van de Ambyerweg. De A79 wordt vervolgens met

een boog rechtstreeks aangesloten op de A2. Komend vanuit de Beatrixhaven kan men via een boog de A79 op richting A2. Als dit niet mogelijk blijkt, kiest men voor een oostelijke aansluiting op de Meerssenerweg.

Antwoord bevoegd gezag: Het knooppunt Kruisdonk en de verbindingsweg Beatrixhaven zijn zo vormgegeven dat integrale aandacht is gegeven aan onder andere de inpassing in de omgeving (gelet op bestaande bebouwing en beschermde natuur), de veiligheid en doorstroming van het verkeer en de eisen om:

- 1) Amby en Rothem op de A2 en A79 te laten aansluiten
- 2) de A2 en de A79 in alle richtingen met elkaar te verbinden en
- 3) het industrieterrein Beatrixhaven te laten aansluiten op de A2 en A79.

Het knooppunt kent een compacte vormgeving. Andere varianten leiden tot een veel groter benodigd ruimtebeslag en daarmee tot nadelige effecten op de omgeving.

Volgens de berekeningen met het NRM Limburg zou het gaan om 21.600 motorvoertuigen per etmaal in 2026, bij realisatie van het plan. Ten opzichte van de huidige situatie is sprake van een toename van circa 5.000 tot 6.000 motorvoertuigen. De toename is het gevolg van de volledige aansluiting van Meerssen en Rothem op de A2 en de A79 die in het (O)TB is voorzien. Dit leidt tot meer verkeer, met name vanuit de gemeente Meerssen richting de A2/A79 en vice versa. Met deze intensiteiten voldoet de weg overigens qua vormgeving aan de eisen van 'Duurzaam Veilig'. De geluidsbelasting is weliswaar hoog, maar voldoet, net zoals de luchtbelasting, aan de wettelijke voorwaarden. Daarnaast verandert de samenstelling van het verkeer op de Ambyerweg. Wordt in de huidige situatie de Ambyerweg gebruikt als sluiproute voor auto- en vrachtverkeer naar Maastricht, in de toekomstige situatie bestaat de samenstelling uit lokaal verkeer en bestemmingsverkeer van en naar Meerssen.

Op zich zijn er alternatieven denkbaar, zoals de door participant genoemde kortsluiting via de Meerssenerweg en de weg naar de Beatrixhaven. Deze alternatieven zijn ook met de omgeving gedeeld, maar hebben als nadeel dat de verkeershinder verplaatst wordt naar woningen aan de Kruisdonk (gemeente Maastricht). Daar komt bij dat verkeersberekeningen, gemaakt door de gemeente Meerssen met een lokaal model, aangeven dat de geprognosticeerde intensiteit van 21.600 niet gehaald wordt. Het is voorbarig om het plan nu aan te passen en maatregelen te nemen. De insteek is om een convenant af te sluiten met de gemeente Meerssen. Het doel van deze convenant is om maatregelen te treffen als de verkeersstromen dusdanig toenemen dat gevaarlijke en onwenselijke situaties ontstaan.

99. Zienswijze: 35

Een participant stelt dat door de verknoping van de A2 / A79 veel mensen gebruik zullen maken van deze verknoping en niet meer van de Geusselt. Hierdoor zal het verkeer op de Geusselt afnemen maar op de Ambyerweg toenemen.

Antwoord bevoegd gezag: Uitgangspunt van het project is dat de kernen Amby en Rothem worden aangesloten op de A2 en A79. Het plan voorziet hierin. Als gevolg daarvan verplaatst het verkeer richting Amby en Rothem zich op een andere manier naar deze kernen. Dit levert een verwachte toename van het aantal verkeersbewegingen op de Ambyerweg op. Nu rijdt er vooral vracht- en sluiptverkeer. Na realisatie van het plan zal het verkeer met name bestaan uit auto's met bestemming in de directe omgeving.

5.3.4 Geusselt en omgeving

Zienswijzen: 5

100. Zienswijze: 5

Participant stelt voor een dive-under in te richten ter hoogte van kilometer 254.2 in verband met de problemen die hij voorziet, komende vanuit het zuiden bij het weefvak hoofdrijbaan / parallelrijbaan en A2 / A79. Het weefvak is volgens de

participant niet erg lang, de snelheid ligt ter plaatse op honderd kilometer per uur en verkeer moet zich over twee banen zijwaarts verplaatsen.

Antwoord bevoegd gezag: Van het totale verkeerskundige plan is een verkeersmodel gemaakt met daarin onder andere de verkeersafwikkeling in het jaar 2026. Hierbij is de eis gesteld dat op het wegennet binnen het plangebied in 2026 geen filevorming mag optreden. Het verkeersmodel geeft als resultaat dat met het ontwerp (waarin het weefvak is opgenomen) invulling wordt gegeven aan deze eis. Bovendien zijn de voorgestelde weefvakken getoetst in het kader van verkeersveiligheid. De weefvakken zijn lang genoeg om een verkeersveilige afwikkeling te garanderen. Er is dan ook geen reden om een extra dive-under op de genoemde locatie mee te nemen in het plan.

5.3.5 Tunneltraverse

Zienswijzen: 38, 41, 42, 43, 44, 45, 52

101. Zienswijze: 52

Ondernemers Initiatief Wyck en participanten wijzen erop dat bij het ontwerp van de tunnel niet is voorzien in een afslag naar de Scharnerweg / Wyck. Dit doet volgens de participanten geen recht aan Wyck als stadscentrum oost.

Antwoord bevoegd gezag: Doel van het totale plan is te voorzien in een leefbare en bereikbare omgeving. De Scharnerweg is daarin bereikbaar via de parklaan en het onderliggend wegennet. Wyck is bereikbaar via de Meerssenerweg en de Franciscus Romanusweg, de Avenue Ceramique en de parklaan. Daarnaast is het vanuit de Wet aanvullende regels veiligheid wegtunnels niet gewenst om ongewenste weefbewegingen en (daardoor) verkeersonveilige situaties te creëren. Algemeen aanvaard is dat een afslag in een tunnel tot verkeersonveilige situaties kan leiden.

102. Zienswijze: 41

Een participant vindt dat het onduidelijk is hoe vaak en hoe lang de parklaan voorziet in de afwikkeling van het verkeer bij calamiteiten en onderhoud aan de tunnel. Hij vraagt wat er gebeurt als mensen in de toekomst blijven kiezen voor de parklaan in plaats van de tunnel.

Antwoord bevoegd gezag: In het (Ontwerp-)Bestemmingsplan A2 Traverse is voor een dusdanige vormgeving van de parklaan gekozen, dat deze onaantrekkelijk is voor doorgaand verkeer. Het is dus niet waarschijnlijk dat mensen kiezen voor de parklaan als doorgaande verbinding. Het voordeel van de gestapelde tunnel is dat deze voorziet in een tweetal tunnelbuizen in dezelfde richting. In geval van onderhoud aan één buis kan het verkeer gebruikmaken van de andere buis in dezelfde richting. Dit geldt in ieder geval voor doorgaand verkeer (Eindhoven/Heerlen-België v.v). Voor lokaal verkeer is een omleiding noodzakelijk in geval van onderhoud aan een bovenste tunnelbuis (via Oeslingerbaan en knooppunt Kruisdonk). Normaal gesproken vindt onderhoud aan de tunnel plaats in de nachtelijke uren, bij een minimum aan verkeersintensiteiten. Het gestelde over de andere tunnelbuizen geldt eveneens voor de situatie met een calamiteit. Echter, een calamiteit laat zich hier niet sturen naar het tijdstip van de dag.

103. Zienswijzen: 38, 44, 45

Enkele participanten geven aan dat in het oorspronkelijke plan uit de Consultatieronde een geluidsscherm geplaatst zou worden aan de zuidzijde van de fly-over A2 / A79. Op de tekeningen en maquette bij het plan is dit expliciet aangegeven. In het OTB / MER komt dit scherm niet meer terug. Dit is volgens de participanten een wijziging van de spelregels en dus incorrect en onrechtmatig.

Antwoord bevoegd gezag: Het betreffende geluidsscherm is verplaatst naar de oostzijde van het weefvak en de A79. In de consultatieronde werd alleen het geluid van de A2 afgeschermd. Nu wordt - naast het geluid van de A2 - ook het geluid van de A79 afgeschermd.

De aanpassing vindt zijn oorsprong in een ontwerpaanpassing/optimalisatie ná de consultatieronde (dus mede op basis van de reacties van het publiek), waarbij tussen de knooppunten Geusselt en Kruisdonk de fly-over vervangen is door een weefvak. Door het toepassen van het weefvak ontstaat de mogelijkheid een geluidswering toe te passen met een grotere effectiviteit. Dit geluidsscherm komt aan de oostzijde van het weefvak.

104. Zienswijzen: 42, 43, 45

Enkele participanten zijn van mening dat in het OTB hun belangen onvoldoende in kaart zijn gebracht en niet zorgvuldig zijn afgewogen. Door de nieuwe afrit A79 bij Amby, de verbindingsweg A2/A79, de ontsluitingsweg Beatrixhaven en de bijbehorende hoogteverschillen van de wegen ligt het eigendom van participanten in een kom. Door de toenemende verkeersdruk en het (afremmend) verkeer op de afrit neemt de overlast toe.

Antwoord bevoegd gezag: Het knooppunt Kruisdonk en de verbindingsweg Beatrixhaven zijn zo vormgegeven dat integrale aandacht is gegeven aan onder andere de inpassing in de omgeving (gelet op bestaande bebouwing en beschermde natuur), de veiligheid en doorstroming van het verkeer en de eisen om:

- Amby en Rothem op de A2 en A79 te laten aansluiten
- de A2 en de A79 in alle richtingen met elkaar te verbinden en
- het industrieterrein Beatrixhaven te laten aansluiten op de A2 en A79.

Het knooppunt kent een compacte vormgeving. Andere varianten leiden tot een veel groter benodigd ruimtebeslag en daarmee tot nadelige effecten, en dus meer overlast, op de omgeving.

5.3.6 Europaplein en omgeving

Zienswijzen: 6, 11, 34, 58, 74, 75, 76, 77, 80, 92

105. Zienswijze: 6

Participant vindt dat bij een calamiteit een mogelijkheid moet zijn om de westelijke bovenste tunnelbuis bij het Europaplein te voorzien van twee rechtdoorgaande rijstroken. Dit kan volgens hem door middel van dynamische bebording, belijning en het gebruik van de vluchtstrook.

Antwoord bevoegd gezag: In de tunnelbuizen zijn geen vluchtstroken. In het wegdeel aansluitend op de westelijke bovenste tunnelbuis bij het Europaplein is wel sprake van een vluchtstrook. Of deze vluchtstrook wordt uitgerust als een rijstrook voor calamiteitensituaties, is tot nog toe niet voorzien. De twee beschikbare rijstroken zijn in principe voldoende voor uitgaand verkeer. In geval van calamiteiten krijgt uitstromend verkeer op de aansluiting Europaplein voorrang, zodat ook hier geen belemmering optreedt. In de uitwerking van het ontwerp - voorafgaand aan de bouw - worden voorzieningen voor een veilige tunnel bekeken. Hieronder vallen verkeerskundige maatregelen zoals in de zienswijze aangegeven. Over het definitieve pakket van maatregelen, waaronder de verkeerskundige maatregelen, wordt opnieuw advies gevraagd aan de Commissie Tunnelveiligheid. Dit alles leidt tot een veilige tunnel.

106. Zienswijze: 92

Een participant mist in het OTB de landschappelijke inpassing van het Europaplein. Voor de te realiseren kantoren mist hij parkeervoorzieningen.

Antwoord bevoegd gezag: De toekomstige inrichting van het Europaplein wordt in het Stads- en Landschapsplan (zie Bijlage G van de Toelichting op het (O)TB) beschreven als: groen, glooiend vlak beplant met een regelmatig patroon van eiken en doorsneden door de diverse verkeerslijnen. Ruimtelijk is het een afronding van de groene inbedding van de A2 vanaf Randwyck. De kantoren nabij de Kennedysingel krijgen op eigen terrein parkeerplaatsen ten zuiden van de vrijstaande villa-achtige gebouwen. Ook elders in het plan wordt parkeren

hoofdzakelijk op eigen terrein ingepast. Zowel de landschappelijke inpassing van het Europaplein, als de parkeervoorzieningen bij de te realiseren kantoren, zijn opgenomen in het (Ontwerp-)Bestemmingsplan A2 Traverse.

107. Zienswijzen: 58, 74, 75, 76, 77, 80, 107

Het A2-Buurtenplatform, enkele buurtraden en bewoners kunnen niet verklaren hoe een toename van de intensiteit op de J.F. Kennedysingel door de harpoenvariant, gereguleerd door een verkeersregelininstallatie, voor minder opstoppen zorgt op een nu al overvol traject.

Antwoord bevoegd gezag: Voor alle kruispunten in het plangebied, die worden voorzien van verkeerslichten, zijn berekeningen uitgevoerd. Daaruit blijkt dat het ontwerp voldoende afrijcapaciteit heeft om het verwachte aanbod tot het jaar 2026 (en daarna) te kunnen verwerken. Veelal hebben de gekozen kruispunten nog een restcapaciteit van twintig procent of meer in 2026.

108. Zienswijze: 11

Een participant geeft aan dat door de nieuwe afslag bij het Europaplein de weg dichter in de buurt van de Philipsweg en Sint Josephstraat komt te liggen. Dit levert meer overlast op. De participant vindt het niet noodzakelijk dat de nieuwe afslag aan de buitenzijde van de bestaande afslag komt te liggen. Dit kan volgens hem ook aan de binnenzijde achter de bestaande heuvels. Ook de locatie van de zuidelijke tunnelmond dicht bij zijn woning levert meer overlast op.

Antwoord bevoegd gezag: Bij het ontwerp van het plan zijn meerdere varianten beoordeeld en afgewogen. Argumenten die hebben geleid tot de keuze van de oostelijke ligging van de aansluitingen in knooppunt Europaplein en de locatie van de tunnelmond zijn:

- Om het aantal gehinderden zoveel mogelijk te beperken, is het wenselijk om de zuidelijke tunnelmond en de Akersteenweg/J.F. Kennedysingel zo ver mogelijk naar het zuiden te leggen. Hierdoor komen de tunnelmond en wegen verder van het stedelijk gebied te liggen.
- De boogstraal voor de bovenste tunnelbuis maakt het noodzakelijk de zuidelijke tunnelmond op de in het plan ingetekende locatie te realiseren.
- Aan de westzijde van de snelweg ligt een gasstation. Hierdoor is het praktisch gezien niet mogelijk het gehele knooppunt te verleggen naar het westen.
- De realisatie van afslagen aan de west- en oostzijde van de snelweg is niet mogelijk, omdat dan binnen een klein ruimtebeslag drie kruispunten worden aangelegd, namelijk oost- en westkruising Europaplein en kruising parklaan. Door de beperkte ruimte is dit verkeerskundig niet wenselijk.
- Omdat filevorming in de tunnel te allen tijde moet worden voorkomen, is het noodzakelijk om vanuit de westelijke, bovenste tunnelbuis een lange toerit en noodzakelijke boogstraal tot het kruispunt met de J.F. Kennedysingel aan te houden. Met een oostelijke variant is die afstand maximaal.

De overlast die deze toename van verkeer met zich meebrengt, blijft binnen de wettelijke normen.

109. Zienswijze: 34

De Fietsersbond, afdeling Maastricht en Heuvelland, stelt dat door het OTB de doorgaande fietsverbinding Akersteenweg-J.F. Kennedysingel wordt aangetast. Hierdoor wordt ook de bereikbaarheid van scholen minder. De bond stelt voor een fietsverbinding aan te leggen langs de J.F. Kennedysingel tussen de nieuwe bebouwing door.

Antwoord bevoegd gezag: Het Europaplein is als 'entree tot de stad' vormgegeven en de fietsroutes zijn geleid door bebouwd gebied. De bestaande fietspaden langs de J.F. Kennedysingel zijn als ongevalplekken aangewezen in het 'Fietsplan Maastricht' (conflict met op- en afritten). De gekozen oplossing biedt tegelijk een grotere sociale veiligheid, doordat doorgaande routes via 'bewoond' gebied lopen. De bereikbaarheid van belangrijke voorzieningen als MECC, bedrijven en scholen zal ook voor de fiets via veilige routes gegarandeerd blijven. Ter informatie treft u in bijlage 1 een overzicht aan van de toekomstige fietsvoorzieningen.

5.4 Geluid

5.4.1 Onderzoek geluid

Zienswijzen: 14, 18, 35, 38, 42, 43, 44, 45, 52, 58, 74, 75, 76, 77, 79, 80, 86, 88, 89, 95, 96, 106, 107

110. Zienswijze: 86

Een participant geeft aan geen toename van geluid te willen ervaren als gevolg van de plannen. Niet in zijn woning en niet in de tuin. Daarnaast stelt hij dat de overheid moet garanderen dat het wettelijk vereiste geluidsniveau in zijn woning wordt bereikt. Daartoe moet volgens participant voorafgaand aan het realiseren van plannen een akoestisch en bouwtechnisch onderzoek worden gedaan. Eventuele gevelmaatregelen moeten voor realisatie van de plannen worden getroffen.

Antwoord bevoegd gezag: Voor deze locatie neemt de geluidbelasting door de A2 na realisatie van het plan af ten opzichte van de huidige situatie én ten opzichte van de autonome ontwikkeling. De hoogste waarde vanwege de A2 bedraagt 52 dB. De geluidbelasting door de A79 neemt licht af en blijft onder de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. De maatgevende geluidbelasting voor deze locatie komt van de Ambyerweg en is in 2026 65 dB zonder maatregelen. Om de geluidbelasting te verminderen, krijgt de Ambyerweg stil asfalt (dunne deklaag type A). Hierdoor vermindert de geluidbelasting tot 62 dB. Deze waarde is 1 dB minder dan de huidige waarde. Verdere maatregelen om de geluidbelasting terug te dringen, stuiten op financiële, stedenbouwkundige of verkeerskundige bezwaren en zijn om die reden niet in het plan opgenomen. Omdat de woningen aan de Ambyerweg dicht bij de weg liggen, is het plaatsen van een geluidsscherm niet mogelijk.

111. Zienswijzen: 88, 95, 96, 106

Meerdere participanten vragen zich af in hoeverre bij het akoestisch onderzoek rekening is gehouden met het afremmende en optrekkende (vracht)verkeer op de nieuwe afrit vanaf de A2 naar de verbindingsweg met de Beatrixhaven.

Antwoord bevoegd gezag: Het akoestisch onderzoek voldoet aan de geldende regelgeving en berekeningen zijn uitgevoerd volgens geldende rekenregels. Deze rekenregels stellen dat rekening moet worden gehouden met optrekkend en afremmend verkeer als voldaan is aan de volgende voorwaarden: de snelheid moet minstens halveren, het verkeer moet zowel afremmen als optrekken en de oorzaak van de snelheidsbeperking (in dit geval de kruising met de nieuwe ontsluiting van Beatrixhaven) bevindt zich op minder dan 100 meter van de woning. Aan deze voorwaarden is niet voldaan. Er zijn dus geen relevante effecten van optrekkend en afremmend verkeer te verwachten.

112. Zienswijzen: 88, 95, 106

Volgens enkele participanten is niet duidelijk in hoeverre rekening is gehouden met het vrachtverkeer en extra te verwachten verkeer als gevolg van de nieuwe Park & Ride-voorziening. Het akoestisch onderzoek is daarom volgens hen (in elk geval op dit punt) oncontroleerbaar.

Antwoord bevoegd gezag: In het verkeersmodel is geen rekening gehouden met de effecten van de P&R-voorziening. Het model is namelijk niet in staat deze effecten te berekenen. Om de effecten van de P&R-voorziening in het verkeersmodel mee te kunnen nemen moet eerst bekend zijn, hoeveel parkeerplaatsen worden gerealiseerd, waar de automobilisten vandaan komen, waar ze naar toe gaan en op welke andere vervoerswijzen ze overstappen. Op de ontsluitingsweg Beatrixhaven komen ongeveer 10.000 motorvoertuigen te rijden. Verwacht wordt dat de toename op deze weg vanwege de P&R-voorziening zo rond de 5 procent komt te liggen. Deze toename zal geen merkbaar effect hebben op de geluidbelasting van deze weg. Om de P&R te kunnen realiseren moet t.z.t. een bestemmingplan apart worden aangepast.

113. Zienswijzen: 42, 43, 45

Enkele participanten trekken de juistheid en betrouwbaarheid van de gebruikte cijfers, die zijn gebaseerd op een theoretisch rekenmodel, in twijfel en denken dat de werkelijke geluidsberekeningen en verkeersintensiteiten de (aangepaste) normen zullen overschrijden. De participanten willen bovendien een onderbouwing van verschillen tussen de geluidsberekeningen en verkeersintensiteiten in het OTB ten opzichte van eerder door de overheid verrichte onderzoeken en metingen.

Antwoord bevoegd gezag: De Wet geluidhinder schrijft voor dat in een (O)TB de toekomstige geluidssituatie (na planrealisatie) in beeld wordt gebracht. Dit kan alleen met akoestische modellen. Voor het uitvoeren van akoestisch onderzoek geldt regelgeving. Die is correct toegepast. Informatie over de aanpak van het akoestische onderzoek (procedures, rekenregels etc.) is beschreven in het Akoestisch onderzoek A2 Maastricht (zie Bijlage C bij de Toelichting op het (O)TB). Onduidelijk is over welke 'eerder door de overheid verrichte' onderzoeken het gaat.

114. Zienswijze: 44

Een participant vindt dat in het akoestisch onderzoek naar zijn woning uit moet worden gegaan van metingen en niet van een theoretisch model. Dit omdat in het gebruikte theoretische model wordt uitgegaan van lagere aanvangswaarden dan de metingen die door de overheid hebben plaatsgevonden in de omgeving.

Antwoord bevoegd gezag: De wet voorziet dat in een (O)TB de toekomstige geluidssituatie (na planrealisatie) in beeld wordt gebracht. Dit kan alleen met akoestische modellen. Voor de huidige situatie, die ook in beeld is gebracht, is meten evenmin een optie. De huidige situatie moet berekend worden omdat gerekend moet worden met jaargemiddelde intensiteiten, de geluidbelasting per weg bepaald moet worden en bij meten vrijwel altijd stoornis optreedt, (bijvoorbeeld van andere wegen/ geluidsbronnen). Voor het uitvoeren van akoestisch onderzoek geldt regelgeving, die correct is toegepast. Informatie over de aanpak van het akoestische onderzoek (procedures, rekenregels etc.) is beschreven in het Akoestisch onderzoek A2 Maastricht (zie Bijlage C bij de Toelichting op het (O)TB).

115. Zienswijzen: 42, 43, 45

Enkele bewoners van Hoeve Waterrijk vinden het stuitend dat het akoestische onderzoek in slechts twee zinnen de situatie bij hun woningen afdoet.

Antwoord bevoegd gezag: Hoeve Waterrijk is onderdeel van woningcluster 46 van het akoestisch rapport. Dit cluster (en dus ook Waterrijk) heeft ruim en in ieder geval voldoende aandacht gekregen in het akoestisch onderzoek. In deel 3b van het akoestisch onderzoek is alle informatie op woningniveau weergegeven. Voor Hoeve Waterrijk zijn in deel 3b van het akoestisch onderzoek (ondermeer) de volgende geluidsniveaus opgenomen:

Adres		A79		A2	
		Heersend 2010	Plan 2026	Heersend 2010	Plan 2026
Ambyerstraat-Noord	167	57.09	52.20	55.81	53.44
	169A	62.13	57.87	55.93	47.88
	169B	62.13	57.87	57.20	55.47
	171	60.85	58.56	53.88	54.76

Geluidbelasting na aftrek art. 110g Wet geluidhinder

116. Zienswijze: 44

Een participant geeft aan dat zijn woning aan de Westrand (per ongeluk) niet is meegenomen in het akoestisch onderzoek, terwijl deze wel binnen de geluidszone van de (snel)weg ligt. Ook is op basis van het onderzoek niet inzichtelijk gemaakt of voor zijn woning sprake is van een aanpassings- of saneringssituatie. Hij vindt dat

alle woningen en geluidsgevoelige gebouwen binnen de geluidszone, dus ook zijn eigen woning, moeten worden onderzocht. Hij geeft verder aan dat - doordat zijn woning niet is meegenomen in het onderzoek - onduidelijk is of rekening is gehouden met de cumulatie van geluid als gevolg van de A2, de A79 en de overige wegen. Ook is volgens de participant niet na te gaan of voor zijn woning de normen worden opgerekt.

Antwoord bevoegd gezag: Het klopt dat de woning ten onrechte niet is opgenomen in het akoestisch onderzoek. De woning is toegevoegd aan het akoestisch onderzoek voor het TB. De geluidbelasting van de A2 bedraagt bij deze woning momenteel 55 dB en vermindert tot 52 dB in 2026. De geluidbelasting van de A79 vermindert van 54 dB naar 47 dB. Voor de woning hoeft voor het TB geen hogere waarde te worden vastgesteld. De gecumuleerde geluidsniveaus (A2 en A79) verminderen van 56 dB in de huidige situatie tot 52 dB in 2026.

117. Zienswijze: 38

Eén participant geeft aan dat hij als belanghebbende een brief heeft gekregen waarin staat dat de verrichte meting van verkeerslawaai uitsluitend het gevolg is van de A79. Dit klopt volgens de participant niet. Geluid moet volgens hem gecumuleerd worden gemeten en weergegeven. Dit betekent dat de totale geluidbelasting van de A2, de A79 en de overige wegen binnen het plangebied bepalend is voor het geluidsniveau op de gevel.

Antwoord bevoegd gezag: Een hogere waarde wordt altijd per weg vastgesteld. Wanneer voor een woning een hogere waarde moet worden vastgesteld, dient ook de gecumuleerde geluidbelasting in beeld te worden gebracht voor deze woning. Dit moet gebeuren voor alle relevante geluidsbronnen in de omgeving van de woning (weg, railindustrie). In het akoestisch onderzoek wordt de cumulatie alleen in beeld gebracht voor woningen waarvoor een hogere waarde moet worden vastgesteld. De uitkomsten van de cumulatie moeten worden betrokken in het voornemen om een hogere waarde vast te stellen.

Aan de eigenaar van de woning Ambyerstraat-Noord nummer 171 is een brief gestuurd met de mededeling dat voor zijn woning een hogere grenswaarde wordt vastgesteld voor de geluidbelasting van de A2. Voor de overige woningen van Waterrijk hoeft geen hogere grenswaarde te worden vastgesteld. De genoemde brief heeft alleen betrekking op de woning met huisnummer 171. In het akoestisch onderzoek – dé basis van de vast te stellen hogere grenswaarden – is wel degelijk de geluidbelasting van alle te wijzigen wegen in beeld gebracht. Ook is de geluidbelasting van de Ambyerstraat-Noord meegenomen in de berekening van de gecumuleerde geluidsniveaus.

Metten is overigens ook vanwege diverse technische redenen niet mogelijk. De belangrijkste reden is dat toekomstige ontwikkelingen niet kunnen worden gemeten. Voor de huidige situatie, die ook in beeld is gebracht, is meten evenmin een optie. De huidige situatie moet berekend worden omdat gerekend moet worden met jaargemiddelde intensiteiten, de geluidbelasting per weg bepaald moet worden en bij meten vrijwel altijd stoorlawaai optreedt (bijvoorbeeld van andere wegen/ geluidsbronnen).

118. Zienswijzen: 42, 43, 44, 45

Volgens meerdere participanten wordt in het OTB geen vergelijking gemaakt tussen de normen gehanteerd bij de bestuurlijke besluitvorming voor geluid (het juridische toetsingskader) en de normen die voor het OTB/MER als aanvaardbaar gelden voor geluid. Zij krijgen daardoor geen zicht op of daadwerkelijk aan de hoge normen (juridisch kader) wordt voldaan. Zij geven aan dat in het OTB/MER is getoetst op de minimale wettelijke eisen en dat was volgens hen niet het doel van de A2 Passage Maastricht.

Antwoord bevoegd gezag: Eén van de doelstellingen van het plan A2 Passage Maastricht is het verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving in Maastricht en directe omgeving. Al in een zeer vroeg stadium is de aanbestedingsprocedure met marktpartijen gestart. Hierbij is vastgelegd aan welke voorwaarden de plannen moeten voldoen. Leefbaarheid was daarbij een belangrijk onderdeel. De onafhankelijke Gunningsadviescommissie heeft geconcludeerd dat het plan van Avenue2 en de daarbij behorende tunnelconfiguratie op vrijwel alle aspecten een grote meerwaarde geeft voor doorstroming, bereikbaarheid, leefbaarheid, kansen voor stadsontwikkeling en het opheffen van barrières. Het MER bevestigt dat het plan zorgt voor

positieve ontwikkelingen als het gaat om leefbaarheid. Geconcludeerd kan worden dat met dit plan wordt voldaan aan de bestuurlijke doelstellingen.

Voor het TB is getoetst aan de geldende regelgeving die bestaat uit een stelsel van voorkeursgrenswaarden en maximaal vast te stellen hogere grenswaarden. Deze regelgeving - die voor het OTB en het MER hetzelfde is - is correct toegepast. In het (O)TB is dus getoetst of het plan voldoet aan de wet en zijn geluidmaatregelen afgewogen volgens de wettelijke bepalingen. In het MER heeft ook een wettelijke toets plaatsgevonden en is nagegaan welke effecten (verbetering/verslechtering t.o.v. de huidige situatie en de autonome ontwikkeling) het plan heeft op de geluidbelasting bij woningen.

Voor Rothem en Amby heeft een afweging plaatsgevonden van mogelijke geluidsverminderende maatregelen én is nagegaan of deze maatregelen doelmatig zijn. Voor Rothem en Amby geldt dat Avenue2 vanwege de leefbaarheid in Amby en Rothem heeft gekozen voor geluidsschermen, die volgens de regelgeving meer dan doelmatig zijn. Rothem krijgt een hoger (dan doelmatig) scherm, Amby krijgt een langer (dan doelmatig) scherm. Hierdoor wordt een betere akoestische kwaliteit behaald dan het wettelijke minimaal vereiste doelmatige geluidsscherm.

Tot slot wordt opgemerkt dat bij een MER-studie uitsluitend op globaal niveau wordt gerekend om verschillende varianten op juiste wijze met elkaar te kunnen vergelijken. Dit in tegenstelling tot een (O)TB-onderzoek, waar veel gedetailleerder en op woningniveau wordt gekeken. Daardoor is het vergelijken van geluidbelastingen op woningniveau moeilijk bij een MER-studie.

119. Zienswijzen: 38, 42, 43, 44, 45

Diverse participanten geven aan dat in de onderbouwing van de geluidbelasting van hun woning in Hoeve Waterrijk wordt uitgegaan van een theoretisch model. De participanten vinden het opmerkelijk dat dit model lagere aanvangswaarden heeft dan de metingen die door de overheid in het verleden zijn verricht bij het monument. In het verleden was de geluidbelasting volgens de participanten aanmerkelijk hoger dan de toegestane norm van 60 dB(A) op de gevel, terwijl de verkeersbelasting/intensiteit lager was. De participanten vragen zich af hoe men is gekomen tot een lagere aanvangswaarde en een lagere eindwaarde, aangezien in de toekomst ook vrachtverkeer via knooppunt Kruisdonk wordt geleid. Volgens de participanten is dit oncontroleerbaar en onvoldoende onderbouwd in het model.

Antwoord bevoegd gezag: Het meten van de geluidbelasting is vanwege diverse technische redenen niet mogelijk. De belangrijkste reden is dat toekomstige ontwikkelingen niet kunnen worden gemeten. Voor de huidige situatie, die ook in beeld is gebracht, is meten evenmin een optie. De huidige situatie moet berekend worden omdat gerekend moet worden met jaargemiddelde intensiteiten, de geluidsbelasting per weg bepaald moet worden en bij meten vrijwel altijd stoornis optreedt (bijvoorbeeld van andere wegen/ geluidsbronnen). De geluidbelastingen die in het TB dienen te worden vastgesteld, zijn derhalve vastgesteld met akoestische modellen. Onduidelijk is over welke 'in het verleden door de overheid verrichte geluidmetingen' het gaat.

120. Zienswijzen: 38, 42, 43, 44, 45

Meerdere participanten geven aan dat de fly-over in de A2 een brug is en er dus geen sprake is van een gelijk verkeerspatroon of gelijke weginfrastructuur. Volgens de participanten veroorzaakt een brug door de aansluiting van onder andere bewegende delen geen gelijkmatig verkeerslawaaï (hoge geluidbelasting ter hoogte van de dilatatievoegen). Zij vinden dat bij de aanwezigheid van een dergelijk object vanuit de wet daadwerkelijk moet worden uitgegaan van metingen en niet van een theoretisch model.

Antwoord bevoegd gezag: De regels uit het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006, schrijven voor hoe moet worden gemeten of berekend en deze rekenregels zijn dan ook toegepast. Meten is overigens ook vanwege diverse technische redenen niet mogelijk. De belangrijkste reden is dat toekomstige ontwikkelingen niet kunnen worden gemeten. Voor de huidige situatie, die ook in beeld is gebracht, is meten evenmin een optie. De huidige situatie moet berekend worden omdat gerekend moet worden met jaargemiddelde intensiteiten, de

geluidsbelasting per weg bepaald moet worden en bij meten vrijwel altijd stoorlawaai optreedt (bijvoorbeeld van andere wegen/ geluidsbronnen).

Bij de uitvoering worden zodanige hoge eisen gesteld aan de voegovergangen dat de hinder vanwege voegovergangen zoveel als mogelijk beperkt zal worden.

121. Zienswijze: 18

De Stichting voor Beroepsonderwijs en Volwasseneneducatie Westelijk Zuid-Limburg geeft aan dat de zuidelijke tunnelmond op grond van de huidige berekeningen en onderzoeken zorgt voor extra geluidhinder. De stichting verzoekt deze nadelige gevolgen volledig op te heffen.

Antwoord bevoegd gezag: Uit de berekeningsresultaten blijkt dat op Sibemaweg 20 (rekenpunten 451061 en 451062) de geluidbelasting na planrealisatie in belangrijke mate (tot 10 dB) vermindert ten opzichte van de huidige situatie. Er is geen reden om na planrealisatie extra geluidoverlast van de zuidelijke tunnelmond te verwachten, vergeleken met de huidige situatie of de autonome ontwikkeling.

122. Zienswijzen: 58, 74, 75, 76, 77, 79, 80, 89, 107

Het A2-Buurtenplatform en enkele buurtraden begrijpen dat de samenhang tussen type wegdek (ZOAB/deklagen), geluidswerende voorzieningen (schermen, woningen) en vaststellen hogere grenswaarden zodanig is, dat pas tot de vaststelling van de hogere grenswaarden is besloten, nadat maximale reductie-effecten via weg en voorzieningen zijn gerealiseerd. Zij vinden dat het TB het volgende moet stellen: *‘verdere reductie van geluidbelasting (verder dan de huidige belasting) dient tenminste plaats te vinden voor die woningen waarvan de geluidbelasting nu al hoger ligt dan de voor de woningen gewenste voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Anders dient aangetoond te worden dat verdere verbeteringen niet mogelijk zijn. Tevens dient aangegeven te worden wie, welke aanvullende maatregelen moet treffen als blijkt dat de resultaten in negatieve zin achterblijven bij de gebruikte prognose.’*

Antwoord bevoegd gezag: De voorkeursgrenswaarde 48 dB geldt bij de aanleg van een nieuwe weg. Bij aanpassing van de A2 is de voorkeursgrenswaarde gelijk aan de heersende geluidbelasting óf een eventueel eerder vastgestelde hogere waarde. De laagste van deze twee geldt als voorkeursgrenswaarde bij het bepalen van de te nemen geluidmaatregelen. Een hogere geluidbelasting dan de voorkeursgrenswaarde (een zogenaamde hogere waarde) kan alleen worden vastgesteld als geluidmaatregelen (om de geluidbelasting te verminderen tot de voorkeursgrenswaarde) stuiten op financiële, stedenbouwkundige, landschappelijke of verkeerskundige bezwaren.

In het OTB zijn maatregelen afgewogen zoals beschreven in de wet én is nagegaan of deze maatregelen doelmatig zijn. Voor Rothem en Amby geldt dat vanwege de leefbaarheid in Amby en Rothem is gekozen voor geluidsschermen, die volgens de regelgeving meer dan doelmatig zijn. Rothem krijgt een hoger (dan doelmatig) scherm, Amby krijgt een langer (dan doelmatig) scherm. Hierdoor wordt een betere akoestische kwaliteit behaald dan het wettelijke minimaal vereiste doelmatige geluidsscherm.

Voor alle woningen waarvoor een hogere grenswaarde wordt vastgesteld, vindt tevens onderzoek plaats of de wettelijke grenswaarde voor de binnenniveaus wordt gerespecteerd. Als dat niet het geval is, worden (gevel)maatregelen getroffen zodat binnenniveaus wel worden gerespecteerd. Dit onderzoek wordt uitgevoerd nadat het TB onherroepelijk is. Er wordt naar gestreefd dat eventuele (gevel)maatregelen worden gerealiseerd, voordat de nieuwe infrastructuur in gebruik wordt genomen. Alle maatregelen (stille wegdekken, schermen, gevelmaatregelen) zijn onderdeel van het plan.

Op dit moment bestaat er geen wettelijke verplichting tot het controleren van de in het akoestisch onderzoek aangenomen prognoses. Er is een wijziging van de wet in voorbereiding waardoor in de toekomst de ontwikkelingen door middel van geluidproductieplafonds wel gemonitord zullen worden.

123. Zienswijzen: 58, 74, 75, 76, 77, 80, 89, 107

Het A2-Buurtenplatform en verschillende buurtraden geven aan dat voor de vogels in het Geuldal 42 dB als drempelwaarde geldt. Over de huizen van de Kasteel

Neubourgstraat wordt volgens hen niet gesproken, terwijl niet uitgesloten is dat daar meer dan 42 dB zal zijn.

Antwoord bevoegd gezag: Voor faunasoorten gelden andere toetsingsregels dan voor woningen: in natuurgebieden geldt een drempelwaarde van 42 dB(A) voor bosvogels en 47 dB(A) voor weidevogels. De drempelwaarden zeggen iets over de verstoringsgevoeligheid van faunasoorten (onderzoeken Reijnen & Foppen). Bij overschrijding van deze drempelwaarden moet voor de betreffende faunasoorten gekeken worden of de gunstige staat van instandhouding van de soorten niet wordt bedreigd. Door mitigerende en compenserende maatregelen zijn overschrijdingen van de drempelwaarde toegestaan. Voor woningen geldt een stelsel van voorkeursgrenswaarden (i.c. de huidige geluidbelasting) en maximale hogere grenswaarden (i.c. 63 dB). In deel 3b van het akoestisch rapport staat informatie over de geluidbelasting op woningenniveau. De geluidbelasting bij de woningen aan de Kasteel Neubourgstraat is na planrealisatie en afhankelijk van de ligging, tot 59 dB. Dit is 5 dB minder dan in de huidige situatie. De A2 is de maatgevende geluidsbron. Omdat de geluidbelasting bij deze woningen niet toeneemt, hoeven de woningen verder niet in het onderzoek te worden betrokken.

124. Zienswijze: 35

Een participant stelt dat de verknoping A2 / A79 tot gevolg heeft dat deze aansluiting dichter bij de achterzijde van de woningen met de even huisnummers aan de Ambyerweg komt te liggen. Hierdoor neemt de geluidoverlast volgens hem aanzienlijk toe.

Antwoord bevoegd gezag: Het knooppunt Kruisdonk en de verbindingsweg Beatrixhaven zijn zo vormgegeven dat integrale aandacht is gegeven aan onder andere de inpassing in de omgeving (gelet op bestaande bebouwing en beschermde natuur), de veiligheid en doorstroming van het verkeer en de eisen om:

- 1) Amby en Rothem op de A2 en A79 te laten aansluiten
- 2) de A2 en de A79 in alle richtingen met elkaar te verbinden en
- 3) het industrieterrein Beatrixhaven te laten aansluiten op de A2 en A79.

Het knooppunt kent een compacte vormgeving. Andere varianten leiden tot een veel groter benodigd ruimtebeslag en daarmee tot nadelige effecten op de omgeving.

Voor deze locatie neemt de geluidbelasting van de A2 na planrealisatie licht af ten opzichte van de huidige situatie én ten opzichte van de autonome ontwikkeling. De maatgevende geluidbelasting voor deze locatie komt van de Ambyerweg. De geluidbelasting van de Ambyerweg is 63 dB zonder maatregelen. Om de geluidbelasting te verminderen, krijgt de Ambyerweg stil asfalt (dunne deklaag type A). Hierdoor vermindert de geluidbelasting tot 60 dB. Dit is iets lager dan de heersende (huidige) waarde van 61 dB. Verdere maatregelen om de geluidbelasting terug te dringen, stuiten op financiële, stedenbouwkundige of verkeerskundige bezwaren en zijn om die reden niet in het plan opgenomen.

125. Zienswijze: 52

Ondernemers Initiatief Wyck en participanten stellen dat met het wegvallen van de rechtstreekse afslag het verkeer met bestemming centrum Oost afgewikkeld moet worden via Franciscus Romanusweg (Noord) en de Avenue Ceramique (Zuid). Volgens de participanten ontstaat door deze verkeersdruk een onaanvaardbaar niveau van geluidoverlast.

Antwoord bevoegd gezag: Door het plan neemt verkeer op de Avenue Ceramique af. De geluidoverlast neemt dus ook af. Momenteel rijden er zo'n 19.200 motorvoertuigen per etmaal over de Avenue Ceramique. Tien jaar na afloop van het plan zijn dat er zo'n 11.900. De hoeveelheid verkeer op de Franciscus Romanusweg zal in 2026 nauwelijks anders zijn dan in de huidige situatie (13.400 motorvoertuigen per etmaal in 2026 tegen 13.300 nu). Zonder het plan zou het verkeer daar in 2026 echter groeien tot circa 15.000. Er ontstaat dus geen verslechtering van de situatie. En het niveau van geluidoverlast wordt niet onaanvaardbaar.

126. Zienswijze: 14

De Stichting Milieufederatie Limburg constateert dat het geluidsniveau in de praktijk aanzienlijk hoger zal zijn, omdat het rekenmodel rekent met de geluidsreductie van nieuw ZOAB of tweelaags ZOAB. Dit terwijl na een aantal jaren gebruik van de weg

door vervuiling en veroudering de reductie veel minder blijkt te zijn. Zolang het rekenvoorschrift op dit punt niet wordt gecorrigeerd, blijft men rekenen met drie of vier dB lagere waarden dan in de praktijk daadwerkelijk optreden.

Antwoord bevoegd gezag: De regels uit het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006 schrijven voor hoe deze situatie moet worden berekend en zijn dan ook toegepast. ZOAB en dubbellaags ZOAB hebben een beperktere levensduur dan dicht asfaltbeton (DAB) en vragen meer onderhoud. Rijkswaterstaat houdt in de planning en financiële programmering rekening met deze extra werkzaamheden. Door het tijdig uitvoeren van onderhoud en het tijdig vervangen van asfalt, wordt de akoestische kwaliteit op peil gehouden.

127. Zienswijze: 79

Voor Buurtplatform Randwyck is onduidelijk waarom gebouwen als de Universiteit Maastricht, Maastricht School of Management en basisscholen aan de Ridder van Heerstraat/Sorbonnelaan niet nader benoemd zijn in het geluidsonderzoek dat voor het MER is uitgevoerd: vallen deze niet onder de definitie geluidsgevoelige bestemmingen?

Antwoord bevoegd gezag: De geluidsgevoelige bestemmingen van de basisscholen zijn voor het geluidsonderzoek voor de milieueffectrapportage (MER) meegenomen op basis van adrespunten, overeenkomstig woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen.

Voor het TB is Basisschool Ridder van Heertsraat 10 (de Burght) wel beschouwd in het geluidsonderzoek. Basisschool Sorbonnelaan 190 (De Spiegel) is dat niet, omdat deze juist buiten de geluidszone (wettelijk aandachtsgebied voor het geluidsonderzoek) valt. Het academisch ziekenhuis is wel meegenomen, maar het gebouw van de Faculteit Gezondheidswetenschappen en Maastricht school of Management niet. Deze zijn daarom toegevoegd in het TB. Voor deze geluidsgevoelige bestemmingen is bij uitvoering van het project - inclusief de bijbehorende geluidmaatregelen - geen sprake van overschrijdingen van de voorkeursgrenswaarden. Voor deze bestemmingen hoeven daarom geen hogere grenswaarden te worden vastgesteld. De toevoeging van de bestemmingen leidt niet tot andersoortige geluidsverminderende maatregelen.

5.4.2 Hogere grenswaarden

Zienswijzen: 11, 14, 37, 39, 58, 74, 75, 76, 77, 79, 80, 86, 87, 88, 89, 95, 96, 106, 107

128. Zienswijze: 11

Een participant, die aan de oostzijde van de zuidelijke tunnelmond woont, maakt zich zorgen over de hoeveelheid geluid, aangezien zijn huis het dichtst bij de tunnelmond ligt.

Antwoord bevoegd gezag: Voor de woning St. Josephstraat nummer 105 is de afweging van geluidmaatregelen ook op kleinere schaal, dus op het niveau van een groep van enkele individuele woningen, beschouwd. Hieruit is naar voren gekomen dat de conclusie gehandhaafd blijft dat een geluidsscherm hier niet doelmatig is.

129. Zienswijzen: 87, 106

Volgens enkele bewoners van Kruisdonk blijkt uit akoestisch onderzoek dat voor hun woning een hogere grenswaardeprocedure moet worden doorlopen. Zij geven aan dat met het vaststellen van een hogere waarde alleen de wettelijke norm wordt opgerekt. Zij vinden dat onvoldoende is gemotiveerd waarom de wettelijke geluidsnormen voor hun woning moeten worden opgerekt.

Antwoord bevoegd gezag: Voor de woningen van participanten is in het OTB geen hogere grenswaarde vastgesteld. Dat is onterecht gebleken en daarom is dit in het TB rechtgezet. In het TB zijn hogere grenswaarden vastgesteld van 64 dB (voor huisnummer 47) en 56 dB (voor huisnummer 63).

Voor deze woningen is nader onderzoek gedaan naar mogelijke doelmatige maatregelen. Hieruit is naar voren gekomen dat - ook als deze situatie op de schaal van individuele woningen wordt beschouwd (i.c. Kruisdonk huisnummers 45, 47, 49 en 63) - de eerdere conclusie gehandhaafd blijft dat een geluidsscherm hier niet doelmatig is.

Voor de woningen vindt een onderzoek plaats naar de heersende binnenniveaus en worden - bij overschrijding van de grenswaarde van 43 dB - (gevel)maatregelen uitgevoerd om de binnenniveaus te verminderen. Dit onderzoek wordt uitgevoerd nadat het TB onherroepelijk is. Er wordt naar gestreefd dat eventuele (gevel)maatregelen worden gerealiseerd, voordat de nieuwe infrastructuur in gebruik wordt genomen. Alle genoemde woningen zijn saneringswoningen voor de geluidbelasting van de A2.

130. Zienswijze: 86

Een participant is van mening dat het vaststellen van een hogere waarde voor zijn woning onvoldoende gemotiveerd is.

Antwoord bevoegd gezag: De woning van participant is een saneringswoning vanwege de geluidbelasting van de Ambyerweg. Bij aanpassing van de Ambyerweg dient deze sanering eveneens te worden afgehandeld. Voor afhandeling van een saneringssituatie geldt een voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Een hogere geluidbelasting dan de voorkeursgrenswaarde (een zogenaamde hogere waarde) kan worden vastgesteld, maar alleen als geluidmaatregelen (om de geluidbelasting te verminderen tot de voorkeursgrenswaarde) stuiten op financiële, stedenbouwkundige, landschappelijke of verkeerskundige bezwaren.

In het TB zijn maatregelen afgewogen zoals beschreven in de wet én is nagegaan of deze maatregelen doelmatig zijn. Om de geluidbelasting te verminderen, krijgt de Ambyerweg stil asfalt (dunne deklaag type A). Hierdoor vermindert de geluidbelasting tot 62 dB. Deze waarde is 1 dB langer dan de huidige waarde. Verdere maatregelen om de geluidbelasting terug te dringen, stuiten op financiële, stedenbouwkundige of verkeerskundige bezwaren en zijn om die reden niet in het plan opgenomen.

Voor alle woningen waarvoor een hogere grenswaarde wordt vastgesteld, vindt tevens onderzoek plaats of de wettelijke grenswaarde voor de binnenniveaus wordt gerespecteerd. Als dat niet het geval is, worden (gevel)maatregelen getroffen zodat binnenniveaus wel worden gerespecteerd. Alle maatregelen (stille wegdekken en gevelmaatregelen) zijn onderdeel van het plan. Dit onderzoek wordt uitgevoerd nadat het TB onherroepelijk is. Er wordt naar gestreefd dat eventuele (gevel)maatregelen worden gerealiseerd, voordat de nieuwe infrastructuur in gebruik wordt genomen.

131. Zienswijzen: 88, 95, 96

Volgens enkele participanten geeft het akoestisch onderzoek aan dat voor hun woningen geen sprake is van sanering of overschrijding van de grenswaarde, waardoor geen hogere grenswaarde hoeft te worden vastgesteld. De participanten vinden dat, aangezien sprake is van een NoMo-knelpunt, het doorlopen van een hogere grenswaardeprocedure geen zoden aan de dijk zou zetten. Volgens de participanten ontstaat hoe dan ook een te hoge geluidbelasting, die moet worden aangepakt met adequate maatregelen. Voor participanten is het onacceptabel dat maatregelen worden doorgeschoven naar het MJPG.

Antwoord bevoegd gezag: Voor de woningen Kruisdonk 49 is in het OTB geen hogere grenswaarde vastgesteld. Dat is onterecht gebleken en daarom is dit in het TB rechtgezet. In het TB is voor woningen 45 en 49 een hogere grenswaarde vastgesteld van respectievelijk 65 dB en 64/65 dB. Voor de woning Kruisdonk 51 is geen hogere grenswaarde vastgesteld. Dit betekent dat voor de woningen aan Kruisdonk 45 en 49 maatregelen zijn afgewogen zoals beschreven in de wet én is nagegaan of deze maatregelen doelmatig zijn. Voor alle woningen waarvoor een hogere grenswaarde wordt vastgesteld, vindt tevens onderzoek plaats of de wettelijke grenswaarde voor de binnenniveaus wordt gerespecteerd. Als dat niet het geval is, worden (gevel)maatregelen getroffen zodat binnenniveaus wel worden gerespecteerd. Dit onderzoek wordt uitgevoerd nadat het TB onherroepelijk is. Er wordt naar gestreefd dat eventuele (gevel)maatregelen worden gerealiseerd, voordat de nieuwe infrastructuur in gebruik wordt genomen. Alle maatregelen (stille wegdekken, schermen, gevelmaatregelen) zijn onderdeel van het plan.

De woningen 45, 49 en 51 voldoen niet aan NoMo-doelstelling. Voor de woningen waarbij sprake is van overschrijding van de NoMo-streefwaarde, zal bij het uitvoeren van het Meerjarenprogramma Geluid (MJP) een andere doelmatigheidsafweging van de maatregelen worden gemaakt.

Voor deze woningen is nader onderzoek gedaan naar mogelijke doelmatige maatregelen. Hieruit is naar voren gekomen dat - ook als deze situatie op de schaal van individuele woningen wordt beschouwd (i.c. Kruisdonk huisnummers 45, 47, 49 en 63) - de eerdere conclusie gehandhaafd blijft dat een geluidsscherm hier niet doelmatig is.

132. Zienswijze:11

Een participant, die aan de oostzijde van de zuidelijke tunnelmond woont, is tegen de verbreding van de huidige afrit. Dit omdat de afrit hiermee dicht bij het eigen huis komt te liggen, met meer geluidhinder als gevolg. Hij geeft aan dat de nieuwe afrit ook links van de bestaande afrit kan komen te liggen. Daarmee is dezelfde ontsluiting gerealiseerd, maar achter de bestaande aarden heuvels.

Antwoord bevoegd gezag: Op basis van onderstaande argumenten is gekozen voor de oostelijke ligging van de aansluitingen bij knooppunt Europaplein:

- Om het aantal gehinderden zoveel mogelijk te beperken, is het wenselijk om de zuidelijke tunnelmond en de Akersteenweg/J.F. Kennedysingel zo ver mogelijk naar het zuiden te leggen. Hierdoor komen de tunnelmond en wegen verder van het stedelijk gebied te liggen.
- De boogstraal voor de bovenste tunnelbuis maakt het noodzakelijk de zuidelijke tunnelmond op de in het plan ingetekende locatie te realiseren.
- Aan de westzijde van de snelweg ligt een gasstation. Hierdoor is het praktisch gezien niet mogelijk het gehele knooppunt te verleggen naar het westen.
- De realisatie van afslagen aan de west- en oostzijde van de snelweg is niet mogelijk, omdat dan binnen een klein ruimtebeslag drie kruispunten worden aangelegd, namelijk oost- en westkruising Europaplein en kruising parklaan. Door de beperkte ruimte is dit verkeerskundig niet wenselijk.
- Omdat filevorming in de tunnel te allen tijde moet worden voorkomen, is het noodzakelijk om vanuit de westelijke, bovenste tunnelbuis een lange toerit en noodzakelijke boogstraal tot het kruispunt met de J.F. Kennedysingel aan te houden. Met een oostelijke variant is die afstand maximaal.

De afslagen komen hierdoor inderdaad korter op de woning van participant te liggen.

133. Zienswijzen: 74, 75

Enkele buurtleden noemen het een 'gemiste kans' om niet nu al de te hoge geluidbelasting verder te reduceren. De partijen wijzen op de verwachting dat onder andere onder andere bewoners van appartementen aan de Nassaulaan en het Oranjeplein opnieuw bij het stadsbestuur zullen aandringen op aanvullende voorzieningen naar aanleiding van de ingrijpende infrastructurele aanpassingen. Bovendien vragen de participanten welke verplichting het project heeft, als de werkelijkheid negatiever uitvalt dan de prognose?

Antwoord bevoegd gezag: Er heeft een uitgebreide afweging plaatsgevonden van geluidmaatregelen, zowel maatregelen aan de bron (bijvoorbeeld stille wegdekken of verdiepte ligging van wegen) als maatregelen in de overdracht (bijvoorbeeld geluidsschermen). Maatregelen bij de ontvanger (bijvoorbeeld gevelisolatie) worden nader onderzocht, nadat het TB onherroepelijk is vastgesteld. Er is nagegaan welke maatregelen mogelijk en doelmatig zijn. Op basis van akoestische (geluidwinst), financiële (kosten), verkeerskundige, stedenbouwkundige en landschappelijke argumenten is een keuze gemaakt van maatregelen die wel en die niet in het TB zijn opgenomen. De maatregelen die niet in het TB zijn opgenomen (en die zouden leiden tot nog lagere geluidniveaus), stuiten op bezwaren van financiële, verkeerskundige, stedenbouwkundige of landschappelijke aard en zijn om die reden niet opgenomen. Tevens wordt opgemerkt dat in het TB een aantal maatregelen wel is opgenomen. Deze maatregelen zijn – naar de landelijke maatstaven – als ondoelmatig (financiële bezwaren) aangemerkt.

Op dit moment bestaat er geen wettelijke verplichting tot het controleren van de in het akoestisch onderzoek aangenomen prognoses. Er is een wijziging van de wet in voorbereiding

waardoor in de toekomst de ontwikkelingen door middel van geluidproductieplafonds wel gemonitord zullen worden.

134. Zienswijzen: 58, 76, 77, 79, 80, 89, 107

Het A2-Buurtenplatform en enkele buurtraden noemen het een 'gemiste kans' om niet nu al de te hoge geluidbelasting bij Amby verder te reduceren. De partijen wijzen op de verwachting dat onder andere inwoners van Amby opnieuw bij het stadsbestuur zullen aandringen op aanvullende voorzieningen naar aanleiding van de ingrijpende infrastructurele aanpassingen. Bovendien vragen de participanten welke verplichting het project heeft, als de werkelijkheid negatiever uitvalt dan de prognose?

Antwoord bevoegd gezag: Bij aanpassing van de A2 is de voorkeursgrenswaarde gelijk aan de heersende geluidbelasting óf aan een eventueel eerder vastgestelde hogere waarde. De laagste van deze twee geldt als voorkeursgrenswaarde bij het bepalen van de te nemen geluidmaatregelen. Een hogere geluidbelasting dan de voorkeursgrenswaarde (een zogenaamde hogere waarde) kan alleen worden vastgesteld als geluidmaatregelen (om de geluidbelasting te verminderen tot de voorkeursgrenswaarde) stuiten op financiële, stedenbouwkundige, landschappelijke of verkeerskundige bezwaren.

In het OTB zijn maatregelen afgewogen zoals beschreven in de wet én is nagegaan of deze maatregelen doelmatig zijn. Deze afweging heeft geleid tot de volgende maatregelen: dubbellaags ZOAB op de hoofdrijbanen van de A2 en de A79 en een scherm van ongeveer 400 meter lang en twee meter hoog. Voor Amby geldt dat vanwege de leefbaarheid is gekozen voor geluidsschermen die volgens de regelgeving meer dan doelmatig zijn. Amby krijgt een langer (dan doelmatig) scherm. Hierdoor wordt het geluid verder verminderd dan wettelijk noodzakelijk. Met deze maatregelen kan worden geconcludeerd dat de gestelde doelstellingen - doelstellingen die voor Amby verder gaan dan het landelijke minimale - zijn gerealiseerd.

Voor alle woningen waarvoor een hogere grenswaarde wordt vastgesteld, vindt tevens onderzoek plaats of de wettelijke grenswaarde voor de binnenniveaus wordt gerespecteerd. Als dat niet het geval is, worden (gevel)maatregelen getroffen zodat binnenniveaus wel worden gerespecteerd. Dit onderzoek wordt uitgevoerd nadat het TB onherroepelijk is. Er wordt naar gestreefd dat eventuele (gevel)maatregelen worden gerealiseerd, voordat de nieuwe infrastructuur in gebruik wordt genomen. Alle maatregelen (stille wegdekken, schermen, gevelmaatregelen) zijn onderdeel van het plan.

Het is niet de verwachting dat de werkelijkheid negatiever uitvalt dan de prognoses: de gehanteerde rekenvoorschriften zijn in de praktijk vele malen getoetst. Op dit moment bestaat er geen wettelijke verplichting tot het controleren van de in het akoestisch onderzoek aangenomen prognoses. Er is een wijziging van de wet in voorbereiding waardoor in de toekomst de ontwikkelingen door middel van geluidproductieplafonds wel gemonitord zullen worden.

135. Zienswijze: 14

De Stichting Milieufederatie Limburg constateert dat het toegestane geluidsniveau erg hoog is. De vast te stellen hogere waarden liggen veelvuldig boven 55 dB en zelfs rond en ver boven 60 dB. Dit terwijl er maar hier en daar (lage) schermen zijn. Volgens de stichting zou 55 dB als maximum voor de hogere waarden bereikbaar moeten zijn als naast zogenaamd 'stil' asfalt ook een behoorlijke afscherming zou worden aangebracht.

Antwoord bevoegd gezag: Eén van de doelstellingen van het plan is het verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving in Maastricht en directe omgeving. Al in een zeer vroeg stadium is de aanbestedingsprocedure met marktpartijen gestart. Hierbij is vastgelegd aan welke voorwaarden de plannen moeten voldoen. Leefbaarheid was daarbij een belangrijk onderdeel. De onafhankelijke Gunningsadviescommissie heeft geconcludeerd dat het plan van Avenue2 en de daarbij behorende tunnelvariant op vrijwel alle aspecten een grote meerwaarde geeft voor doorstroming, bereikbaarheid, leefbaarheid, kansen voor stadsontwikkeling en het opheffen van barrières. Het MER bevestigt dat het plan zorgt voor positieve ontwikkelingen als het gaat om leefbaarheid.

Voor het TB is getoetst aan de geldende regelgeving die bestaat uit een stelsel van voorkeursgrenswaarden en maximaal vast te stellen hogere grenswaarden. Deze regelgeving - die voor het OTB en het MER hetzelfde is - is correct toegepast. En dus is in het (O)TB getoetst of het plan voldoet aan de wet en zijn geluidmaatregelen afgewogen volgens de wettelijke bepalingen.

136. Zienswijze: 39

Een participant stelt dat het voorziene geluidsscherm met beperkte geluidsdempende eigenschappen, de mogelijkheid verkleint om in de toekomst nog aanvullende maatregelen te treffen. Terwijl de kans dat deze aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn, hier het grootst is (gezien de reeds hoge geluidswaarden). De aanpassing van een bestaand scherm is minder doelmatig dan de realisatie van een nieuw scherm. De participant vraagt dan ook nu al te kijken naar een oplossing die het geluidsniveau bij zoveel mogelijk woningen verlaagt naar of in de richting van de voorkeursgrenswaarde.

Antwoord bevoegd gezag: De toekomstige situatie zal, na het nemen van maatregelen, voor het overgrote deel van Amby verbeteren ten opzichte van de huidige situatie. Met het plan neemt de geluidbelasting van de A2 licht af met 1 à 2 dB en varieert van 52-57 dB in 2026. De geluidbelasting van de A79 neemt sterk af met 5 à 10 dB en varieert van 41-47 dB in 2026. In het TB is nabij Amby een scherm opgenomen dat twee keer langer is dan een scherm dat landelijk als doelmatig wordt aangemerkt. Er is hierdoor meer afscherming gerealiseerd dan het wettelijke minimale. Een nog hoger of langer scherm stuit op bezwaren van financiële aard.

137. Zienswijze: 37

Geluidsoverlast in Nazareth is en blijft onacceptabel volgens participant.

Antwoord bevoegd gezag: Er heeft een grondige, wettelijk voorgeschreven afweging van de geluidbelastingen in Nazareth én van de mogelijke geluidsverminderende maatregelen plaatsgevonden. Van geluidsafscherming is afgezien vanwege stedenbouwkundige en landschappelijke bezwaren. Bovendien wordt hiermee het uitzicht vanuit de woningen op het Geusseltpark belemmerd. Ondanks dat er geen schermen komen, vermindert de geluidbelasting van de A2 met 5 à 6 dB tot een waarde van 65 dB. Dit is het geluidsniveau bij de hoogst belaste kopgevel van de woningen Kasteel Hillenraadweg 91D, 101C, 101D en 111D. Op de overige woningen zijn de geluidbelastingen lager dan 65 dB. Andere maatregelen dan een geluidsscherm, zoals middenbermschermen en hogere grondlichamen, zijn onderzocht maar blijken niet effectief op de woningen gelegen op de hogere verdiepingen.

5.4.3 Geluidwerende maatregelen

Zienswijzen: 8, 10, 11, 14, 15, 21, 33, 38, 39, 42, 43, 44, 45, 58, 66, 74, 75, 76, 77, 79, 80, 87, 88, 89, 95, 96, 101, 104, 105, 107
--

138. Zienswijzen: 95, 96, 104

Enkele participanten geven aan dat zij geluidsoverlast hebben door het reflecterende geluidsscherm dat in 2004 aan de oostzijde van de A2 is geplaatst. De gemeente Maastricht heeft volgens de participanten diverse keren aangegeven dat in het kader van de verknoping Kruisdonk aan de westzijde een geluidsscherm zou komen. In de stukken staat nu dat een geluidsscherm niet doelmatig is. Tegelijkertijd wordt het scherm aan de oostzijde verhoogd tot vier meter en verlengd, ondanks dat dit volgens een participant niet nodig zou zijn. De participanten vinden dit niet acceptabel. De participanten vinden dat eerdere toezeggingen nagekomen moeten worden en dat het scherm er moet komen. Bovendien vinden zij dat het geluidsniveau hierdoor teruggebracht moet worden naar het niveau van 1986.

Antwoord bevoegd gezag: Voor deze woningen is nader onderzoek gedaan naar mogelijke doelmatige maatregelen. Hieruit is naar voren gekomen dat - ook als deze situatie op de schaal van individuele woningen wordt beschouwd - de eerdere conclusie gehandhaafd blijft dat een geluidsscherm hier niet doelmatig is.

139. Zienswijzen: 87, 88

Enkele participanten geven aan dat zij geluidsoverlast hebben door het reflecterende geluidsscherm dat in 2004 aan de oostzijde van de A2 is geplaatst. De gemeente Meerssen heeft volgens de participanten diverse keren aangegeven dat in het kader van de verknoping Kruisdonk ook aan de westzijde een geluidsscherm zou komen. In de stukken staat nu dat een geluidsscherm niet doelmatig is. Tegelijkertijd wordt het scherm aan de oostzijde verhoogd tot vier meter. De participanten vinden dat eerdere toezeggingen nagekomen moeten worden en dat het scherm er moet komen. Bovendien vinden zij dat het geluidsniveau hierdoor teruggebracht moet worden naar het niveau van 1986. Het scherm aan de oostzijde moet volgens de participanten minimaal drie meter hoog zijn en geluidsabsorberend worden uitgevoerd.

Antwoord bevoegd gezag: Voor deze woningen is nader onderzoek gedaan naar mogelijke doelmatige maatregelen. Hieruit is naar voren gekomen dat - ook als deze situatie op de schaal van individuele woningen - wordt beschouwd, de eerdere conclusie gehandhaafd blijft dat een geluidsscherm hier niet doelmatig is.

140. Zienswijzen: 42, 43, 45

Enkele participanten vinden de drie meter hoge betonnen geluidswal die bovenop een aflopende weg van circa drie meter wordt geplaatst (langs de afrit van de A79) onvoldoende om de geluidsoverlast tot een acceptabel niveau terug te brengen. Zij geven aan dat tijdens overleggen met het Projectbureau A2 Maastricht is verteld dat deze geluidswal zelfs maar twee meter hoog zou worden en dat deze aan de achterkant wordt voorzien van groen. De participanten verzoekt om het geluidsscherm aan te passen tot een hoogte van minimaal vier meter.

Antwoord bevoegd gezag: Onduidelijk is waar de genoemde hoogtes op zijn gebaseerd. Voor alle duidelijkheid: in het OTB is uitgegaan van een geluidsscherm van 850 meter lang en twee meter hoog tussen de A2 en de A79 enerzijds en de woningen van Amby (inclusief Hoeve Waterrijk) anderzijds. Vanwege de leefbaarheid is gekozen voor geluidsschermen, die volgens de regelgeving meer dan doelmatig zijn. Amby krijgt een langer (dan doelmatig) scherm: 850 meter in plaats van de wettelijk doelmatige 450 meter. Hierdoor wordt het geluid verder verminderd dan wettelijk noodzakelijk. Voor de akoestische kwaliteit bij Waterrijk geldt dat de geluidbelasting van de A79 afneemt - voor de meeste woningen geldt zelfs een sterke afname. De geluidbelasting van de A2 neemt licht af. Alleen voor woning nummer 171 is dat niet het geval. De gecumuleerde geluidbelasting van beide snelwegen neemt overal af, waarbij de A79 een belangrijkere geluidsbron is. Het plan heeft dus een positieve invloed op de geluidskwaliteit: de geluidbelasting van beide wegen samen neemt af. Echter, voor de meeste woningen rond Waterrijk is de Ambyerstraat-Noord de belangrijkste geluidsbron.

Adres		A79		A2	
		Heersend 2010	Plan 2026	Heersend 2010	Plan 2026
Ambyerstraat-Noord	167	57.09	52.20	55.81	53.44
	169A	62.13	57.87	55.93	47.88
	169B	62.13	57.87	57.20	55.47
	171	60.85	58.56	53.88	54.76

Geluidbelasting na aftrek art. 110g Wet geluidhinder

141. Zienswijzen: 38, 42, 43, 44, 45

Volgens meerdere participanten komt het geluidsscherf op de fly-over, dat onderdeel was van het winnende plan van Avenue2, niet meer terug in het OTB/MER. Het weglaten is volgens enkele participanten een onrechtmatige daad, omdat er verwachtingen zijn gewekt. Ook zijn er contractuele verplichtingen van Ballast Nedam / Strukton tegenover de opdrachtgever. Een participant vindt dat de opdrachtgever moet eisen dat deze nagekomen worden, omdat andere aanbieders anders alsnog (juridisch) tekort worden gedaan. Enkele andere participanten verzoeken om de eerder toegezegde geluidsschermen op te nemen in het ontwerp.
Antwoord bevoegd gezag: Het betreffende geluidsscherf is verplaatst naar de oostzijde van het weefvak en de A79. In de consultatieronde werd alleen het geluid van de A2 afgeschermd. In het OTB-ontwerp wordt naast het geluid van de A2 ook het geluid van de A79 afgeschermd. De aanpassing komt uit een ontwerpaanpassing/optimalisatie ná de consultatie (en mede op basis de reacties van het publiek in de consultatieronde). De fly-over tussen de knooppunten Geusselt en Kruisdonk is toen vervangen door een weefvak. Hierdoor ontstond de mogelijkheid een geluidswering toe te passen met een grotere effectiviteit. Dit geluidsscherf ligt aan de oostzijde van het weefvak.

142. Zienswijzen: 38, 42, 43, 44, 45

Meerdere participanten geven aan dat direct na de fly-over, in noordelijke richting, een geluidsscherf van vier meter wordt geplaatst. De afstand tot de woonbebouwing Ambyerweg in Rothem-Meerssen is verder dan de afstand tot de Ambyerstraat-Noord ter hoogte van de fly-over. Participanten vragen waarom de hoogte van dit geluidsscherf verschilt van de hoogte van het geluidsscherf bij hun woning in de gemeente Maastricht.

Antwoord bevoegd gezag: Voor Rothem en Amby heeft een afweging plaatsgevonden van mogelijk geluidsverminderende maatregelen én is nagegaan of deze maatregelen doelmatig zijn. Voor Rothem en Amby geldt dat gekozen is voor een geluidsscherf, dat volgens de regelgeving meer dan doelmatig is. Rothem krijgt een hoger (dan doelmatig) scherm, Amby krijgt een langer (dan doelmatig) scherm.

143. Zienswijzen: 38, 44

Enkele participanten verzoeken om in het OTB/MER de gemeentegrenzen aan te geven. Dit om te kunnen weerleggen dat het aanbrengen van de geluidswerende voorzieningen is gekoppeld aan de financiële bijdrage van de betreffende gemeente (Maastricht versus Meerssen). Volgens de participanten wordt nu de indruk gewekt dat de gemeente Maastricht niet financieel wil bijdragen aan geluidswerende maatregelen. Verder wordt niet uitgelegd waarom de schermen in Meerssen hoger worden dan in Maastricht.

Antwoord bevoegd gezag: De gemeentegrenzen zijn op de detailkaarten van het OTB weergegeven. De financiering van het project en de geluidswerende maatregelen vindt plaats vanuit het projectbudget, waaraan de gemeente Maastricht, de gemeente Meerssen, de Provincie Limburg en het Rijk bijdragen hebben geleverd. De budgetten zijn niet gelabeld. Een groot deel van de geluidswerende voorzieningen leiden tot geluidsvermindering bij woningen in Maastricht, omdat nu eenmaal meer woningen in de gemeente Maastricht geluidsoverlast ondervinden van de A2 en de A79. Voor de vermindering van de geluidbelasting in Meerssen wordt ook een grote inspanning gedaan: bijvoorbeeld de (her)aanleg van een scherm van 200 meter lang en vier meter hoog, ten oosten van de A2 nabij Rothem, dubbellaags ZOAB op de A2 en de A79 vanaf plangrenzen en stil asfalt op de Ambyerweg. Bij Rothem wordt een scherm gerealiseerd dat 1 meter hoger is dan hetgeen landelijk als doelmatig wordt gezien. Bij Amby wordt een scherm gerealiseerd dat veel langer is dan hetgeen als doelmatig wordt gezien. Deze 'meer dan doelmatige' geluidsschermen zijn in het TB opgenomen omwille van de financiering van het project met een relevante inbreng van de gemeente Maastricht. De gemeente Maastricht draagt dus wel degelijk financieel mede aan de geluidswerende voorzieningen buiten de stad.

De schermen in Meerssen zijn hoger dan in Maastricht om de volgende reden: het akoestisch effect van een scherm hangt af van een optimale combinatie van lengte en hoogte van een scherm. Voor Meerssen (i.c. Rothem) is er weinig mogelijkheid om extra afscherming in de

lengte te realiseren: door de veelheid aan op- en afritten is de ruimte te beperkt. Voor Amby is er geen beperking om extra afscherming te realiseren door de schermen langer (dan doelmatig) te maken. Bijkomend voordeel voor Amby is dat bij langere (i.p.v. hogere) schermen het akoestisch gunstige effect bij meer woningen optreedt. De gekozen breedte en hoogte voor het scherm bij Amby leidt tot een optimale combinatie van aantal woningen die voordeel ondervinden van de afscherming en hoeveelheid geluidwinst per woning. Hogere (en even lange) schermen bij Amby stuit op bezwaren van financiële aard.

144. Zienswijzen: 42, 43, 45

Enkele participanten geven aan dat hun woningen in Hoeve Waterrijk geheel in de 'rode zone' liggen en dat aanvullende maatregelen nodig zijn om de geluidbelasting te verminderen. Volgens de participanten staan in het OTB onvoldoende maatregelen genoemd. De participanten verzoeken om aanvullende maatregelen en om de plannen verder te onderbouwen.

Antwoord bevoegd gezag: Onduidelijk is wat participanten bedoelen met de 'rode zone'. Wellicht wordt bedoeld dat de geluidbelasting te hoog is. De wettelijk geldende grenswaarden zijn hieronder toegelicht.

Bij aanpassing van de A2 en de A79 is de voorkeursgrenswaarde voor elke weg gelijk aan de heersende geluidbelasting óf een eventueel eerder vastgestelde hogere waarde. De laagste van deze twee geldt als voorkeursgrenswaarde bij het bepalen van de te nemen geluidmaatregelen. Een hogere geluidbelasting dan de voorkeursgrenswaarde (een zogenaamde hogere waarde) kan alleen worden vastgesteld als geluidmaatregelen (om de geluidbelasting te verminderen tot de voorkeursgrenswaarde) stuiten op financiële, stedenbouwkundige, landschappelijke of verkeerskundige bezwaren.

In het OTB zijn maatregelen afgewogen zoals beschreven in de wet én is nagegaan of deze maatregelen doelmatig zijn. Deze afweging heeft geleid tot de volgende maatregelen: dubbellaags ZOAB op de hoofdrijbanen van de A2 en de A79 en een scherm van ongeveer 400 meter lang en twee meter hoog. Voor Amby geldt dat in het kader van de leefbaarheid gekozen is voor geluidsschermen, die volgens de regelgeving meer dan doelmatig zijn. Amby krijgt een langer (dan doelmatig) scherm. Hierdoor wordt het geluid verder verminderd dan wettelijk noodzakelijk

Voor alle woningen waarvoor een hogere grenswaarde wordt vastgesteld, vindt tevens onderzoek plaats of de wettelijke grenswaarde voor de binnenniveaus wordt gerespecteerd. Als dat niet het geval is, worden (gevel)maatregelen getroffen zodat binnenniveaus wel worden gerespecteerd. Dit onderzoek wordt uitgevoerd nadat het TB onherroepelijk is. Er wordt naar gestreefd dat eventuele (gevel)maatregelen worden gerealiseerd voordat de nieuwe infrastructuur in gebruik wordt genomen. Alle maatregelen (stille wegdekken, schermen, gevelmaatregelen) zijn onderdeel van het plan.

Na uitvoering van het bouwkundig akoestisch onderzoek en eventueel daaruit voortvloeiend gevelmaatregelen, kan worden gesteld dat het plan voldoet aan de wettelijk grenswaarden (woningen buiten de 'rode zone') en dat voldoende wettelijke maatregelen zijn genomen.

145. Zienswijze: 104

Een participant denkt dat de geluidbelasting van zijn woning zal stijgen als gevolg van de nieuwe verbindingsweg naar de Beatrixhaven (afremmend en optrekkend vrachtverkeer en toename van verkeer door de Park & Ride-voorziening). Volgens de participant is onduidelijk welke bronmaatregelen worden getroffen om geluidsoverlast tegen te gaan. Hij denkt dat er een sanering van geluid moet plaatsvinden.

Antwoord bevoegd gezag: De wet bepaalt aan welke eisen en randvoorwaarden het geluidsonderzoek voor het (O)TB voor de aanpassing van de A2 (inclusief tunnel) en de A79 moet voldoen. Hieraan wordt voldaan. Voor de bestemmingsplannen worden de akoestische effecten van andere onderliggende wegen in beeld gebracht. De geluidseffecten van onder andere de ontsluitingsweg Beatrixhaven en Mariënwaard vallen onder het (Ontwerp)-Bestemmingsplan Mariënwaard. Vanwege de geluidbelasting vanwege de A2 is de woning van de participant meegenomen in het akoestisch onderzoek dat hoort bij het (O)TB. Uit dit geluidsonderzoek blijkt dat de geluidbelasting van de A2 niet veel verandert en op alle

waarneempunten iets afneemt. Deze afname bedraagt 1 à 2 dB en soms meer. Er wordt in het (O)TB geen hogere waarde vastgesteld.

146. Zienswijze: 10

Een participant, woonachtig in het gebied aan de zuidelijke tunnelmonden, maakt zich zorgen over mogelijke geluidsoverlast en stelt daarom het gebruik van dubbel ZOAB als een vereiste. Volgens de participant brengen ook de ringwegen voor de onderste tunnelmonden nabij de Sint Josephstraat aan de Philipsweg geluidhinder met zich mee. Hij vindt bebossing hier noodzakelijk.

Antwoord bevoegd gezag: Voor de woningen aan de Sint Josephstraat en de Philipsweg wordt een hogere grenswaarde aangevraagd omdat de voorkeursgrenswaarde - ook na toepassing van tweelaags ZOAB - wordt overschreden. Onderzoek laat zien dat verdere maatregelen om de geluidsbelasting terug te brengen, geen of nauwelijks effect hebben of stuiten financiële bezwaren. Verdere maatregelen (dan opgenomen in het plan) worden daarom niet getroffen. De geluidsbelasting voldoet aan de streefwaarde uit de Nota Mobiliteit en is acceptabel. Voor deze woningen is nader onderzoek gedaan naar mogelijke doelmatige maatregelen. Hieruit is naar voren gekomen dat, ook als deze situatie op de schaal van individuele woningen wordt beschouwd, de eerdere conclusie gehandhaafd blijft dat een geluidsscherm hier niet doelmatig is. Bebossing heeft overigens geen effect op het terugbrengen van de geluidsbelasting.

147. Zienswijze: 101

De Stichting Woonpunt is van mening dat metershoge geluidsschermen ter hoogte van de Nazarethflats de woonwaarde niet ten goede komen. Deze laten het uitzicht verdwijnen en zorgen voor een opgesloten gevoel. Wel is Woonpunt vóór andere maatregelen – niet zijnde een geluidsscherm – waardoor de geluidbelasting naar de huidige wetgevingsnorm wordt teruggebracht.

Antwoord bevoegd gezag: Er heeft een grondige, wettelijk voorgeschreven afweging van de geluidsbelastingen in Nazareth én van de mogelijke geluidsverminderende maatregelen plaatsgevonden. Van geluidsafscherming is afgezien vanwege stedenbouwkundige en landschappelijke bezwaren. Ondanks dat er geen schermen komen, vermindert de geluidsbelasting van de A2 met 5 à 6 dB tot een waarde van 65 dB. Dit is het geluidsniveau bij de hoogst belaste kopgevel van de woningen Kasteel Hillenraadweg 91D, 101C, 101D en 111D. Op de overige woningen zijn de geluidsbelastingen lager dan 65 dB. Andere maatregelen dan een geluidsscherm, zoals middenbermschermen en hogere grondlichamen, zijn onderzocht maar blijken niet effectief op de woningen gelegen op de hogere verdiepingen.

148. Zienswijzen: 33, 39, 58, 74, 75, 76, 77, 80, 89, 107

Het A2-Buurtenplatform, enkele buurtraden en andere participanten (onder andere bewoners van de Westrand) stellen dat het OTB niet voorziet in het aanpakken van de huidige geluidhinder in Amby. Zij vinden het niet redelijk dat de vastgestelde grenswaarden van de woningen op het niveau van de huidige geluidbelasting (tot zo'n 60 dB) te leggen. Die grenswaarde heeft namelijk doorslaggevende invloed op de beoordeling van een geluidmaatregel: de baten van geluidmaatregelen worden in het maatregelen criterium uitgedrukt in de reductie van het aantal gewogen dB-woningen. Dit betekent dat alleen de geluidsreductie tot die hoge grenswaarde wordt meegenomen en niet een eventueel te bereiken extra geluidsreductie tot een niveau dat wel acceptabel is, bijvoorbeeld in de richting 48 dB

(voorkeursgrenswaarde). Hierdoor wordt een aantal geluidmaatregelen als niet doelmatig beoordeeld, terwijl deze wel degelijk doeltreffend zijn. In het meest gunstige geval blijft volgens de participanten voor een aanzienlijk aantal huizen aan de Westrand en de Ambyerstraat-Noord de huidige geluidsoverlast, ondanks de geluidsdempende maatregelen (ZOAB en geluidsscherm), op hetzelfde niveau.

Antwoord bevoegd gezag: De voorkeursgrenswaarde 48 dB geldt bij de aanleg van een nieuwe weg. Bij aanpassing van de A2 is de voorkeursgrenswaarde gelijk aan de heersende geluidbelasting óf aan een eventueel eerder vastgestelde hogere waarde. De laagste van deze twee geldt als voorkeursgrenswaarde bij het bepalen van de te nemen geluidmaatregelen.

Een hogere geluidbelasting dan de voorkeursgrenswaarde (een zogenaamde hogere waarde) kan alleen worden vastgesteld als geluidmaatregelen (om de geluidbelasting te verminderen tot de voorkeursgrenswaarde) stuiten op financiële, stedenbouwkundige, landschappelijke of verkeerskundige bezwaren.

In het (O)TB zijn maatregelen afgewogen zoals beschreven in de wet én is nagegaan of deze maatregelen doelmatig zijn. Voor Amby geldt dat Avenue2 vanwege de leefbaarheid heeft gekozen voor geluidsschermen, die volgens de regelgeving meer dan doelmatig zijn. Amby krijgt een langer (dan doelmatig) scherm. Hierdoor wordt het geluid verder verminderd dan wettelijk noodzakelijk.

Voor alle woningen waarvoor een hogere grenswaarde wordt vastgesteld, vindt tevens onderzoek plaats of de wettelijke grenswaarde voor de binnenniveaus wordt gerespecteerd. Als dat niet het geval is, worden (gevel)maatregelen getroffen zodat binnenniveaus wel worden gerespecteerd. Dit onderzoek wordt uitgevoerd nadat het TB onherroepelijk is. Er wordt naar gestreefd dat eventuele (gevel)maatregelen worden gerealiseerd, voordat de nieuwe infrastructuur in gebruik wordt genomen. Alle maatregelen (stille wegdekken, schermen, gevelmaatregelen) zijn onderdeel van het plan.

149. Zienswijzen: 33, 39

Bewoners van de Westrand vragen de volgende aanvullende geluidsdempende maatregelen te bekijken: verhogen van geluidsscherm naar drie of vier meter, toepassing van absorberende geluidsschermen in plaats van reflecterende schermen over de gehele lengte van het scherm in Amby en het plaatsen van 0,9 meter hoge geluidsschermen in de middenberm. Dit om geluidsoverlast als geheel aan te pakken (voor zover het huidige en toekomstige geluidsniveau boven de voorkeursgrenswaarde van 48 dB uitkomt).

Antwoord bevoegd gezag: Voor de woningen aan de Westrand en de Ambyerstraat-Noord wordt een reflecterend geluidsscherm van 850 meter lang en twee meter hoog aangelegd. Dit scherm is meer dan doelmatig (het stuit vanuit de regelgeving namelijk op financiële bezwaren), maar wordt toch gerealiseerd. Dit vanwege het beoogde kwaliteitsniveau van Avenue2. Absorberende schermen hebben geen positief effect op de geluidbelasting in Amby en zijn om die reden niet doelmatig.

150. Zienswijze: 89

Buurtbelangen Nazareth vindt dat geluidsschermen ook moeten worden gerealiseerd bij de zaagtandflats, mocht dit achteraf nodig blijken.

Antwoord bevoegd gezag: Er heeft een grondige, wettelijk voorgeschreven afweging van de geluidbelastingen in Nazareth en van de mogelijke geluidsverminderende maatregelen plaatsgevonden. Vanwege stedenbouwkundige en landschappelijke bezwaren is afgezien van geluidafscherming. Bovendien wordt hiermee het uitzicht vanuit de woningen op het Geusseltpark belemmerd.

Ondanks dat er geen schermen komen, vermindert de geluidsbelasting van de A2 met 5 à 6 dB tot een waarde van 65 dB. Dit is het geluidsniveau bij de hoogst belaste kopgevel van de woningen Kasteel Hillenraadweg 91 D, 101 C, 101 D en 111 D. Op de overige woningen zijn de geluidsbelastingen lager dan 65 dB. Andere maatregelen dan een geluidsscherm, zoals middenbermschermen en hogere grondlichamen zijn onderzocht maar blijken niet effectief op de woningen gelegen op de hogere verdiepingen

Voor alle woningen waarvoor een hogere grenswaarde wordt vastgesteld, vindt een onderzoek plaats of de wettelijke grenswaarde voor de binnenniveaus wordt gerespecteerd. Als dat niet het geval is, worden (gevel)maatregelen getroffen zodat binnenniveaus wel worden gerespecteerd. Dit onderzoek wordt uitgevoerd nadat het TB onherroepelijk is. Er wordt naar gestreefd dat eventuele (gevel)maatregelen worden gerealiseerd voordat de nieuwe infrastructuur in gebruik wordt genomen. Het plaatsen van een geluidsscherm zal dus na het treffen na de maatregelen uit het TB niet meer nodig zijn.

151. Zienswijze: 14

De Stichting Milieufederatie Limburg dringt aan op fatsoenlijke geluidsafscherming: een (doorzichtig) scherm van vier meter hoogte in het stedelijk gebied en waar nodig een vijf meter hoog scherm met T-top. Dit is een horizontaal stuk op het

scherm bekleed met geluidsabsorberend materiaal aan de onderkant. Dit ter bescherming van de omwonenden, maar ook om de plekken die ruimtelijk gezien geschikt zijn voor woningbouw, als haalbare locaties in beeld te houden.

Antwoord bevoegd gezag: Bij aanpassing van de A2 geldt een wettelijke voorkeursgrenswaarde die gelijk is aan de heersende geluidbelasting óf aan een eventueel eerder vastgestelde hogere waarde. De laagste van deze twee geldt als voorkeursgrenswaarde bij het bepalen van de te nemen geluidmaatregelen. Een hogere geluidbelasting dan de voorkeursgrenswaarde (een zogenaamde hogere waarde) kan alleen worden vastgesteld als geluidmaatregelen (om de geluidbelasting te verminderen tot de voorkeursgrenswaarde) stuiten op financiële, stedenbouwkundige, landschappelijke of verkeerskundige bezwaren.

In het OTB zijn maatregelen afgewogen zoals beschreven in de wet én is nagegaan of deze maatregelen doelmatig zijn. Voor Rothem en Amby geldt dat Avenue2 vanwege de leefbaarheid in Amby en Rothem heeft gekozen voor geluidsschermen, die volgens de regelgeving meer dan doelmatig zijn. Rothem krijgt een hoger (dan doelmatig) scherm, Amby krijgt een langer (dan doelmatig) scherm. Hierdoor wordt een betere akoestische kwaliteit behaald dan het wettelijke minimale doelmatige geluidsscherm.

Voor alle woningen waarvoor een hogere grenswaarde wordt vastgesteld, vindt tevens onderzoek plaats of de wettelijke grenswaarde voor de binnenniveaus wordt gerespecteerd. Als dat niet het geval is, worden (gevel)maatregelen getroffen zodat binnenniveaus wel worden gerespecteerd. Dit onderzoek wordt uitgevoerd nadat het TB onherroepelijk is. Er wordt naar gestreefd dat eventuele (gevel)maatregelen worden gerealiseerd, voordat de nieuwe infrastructuur in gebruik wordt genomen. Alle maatregelen (stille wegdekken, schermen, gevelmaatregelen) zijn onderdeel van het plan.

Een aantal geluidsschermen wordt - door stedenbouwkundige bezwaren - niet gerealiseerd in het stedelijk gebied. De geplande schermen zijn voldoende doelmatig.

152. Zienswijze:15

Xelat Holding BV, Apple Park Maastricht BV en Xelat Onroerend Goed BV willen graag weten of van geluidhinder sprake is, ondanks dat een hotel geen geluidsgevoelige bestemming is in de zin van het Barim / de Wet geluidhinder. Daarnaast vragen zij om geluidswerende voorzieningen, mochten die nodig blijken na het gereedkomen van de infrastructurele voorzieningen.

Antwoord bevoegd gezag: Hotels zijn geen geluidgevoelige bestemmingen. Het Apple Park Hotel is om die reden niet meegenomen in het akoestisch onderzoek (bijlage C bij het TB). De geluidbelastingen ter plaatse van dit hotel is wel inzichtelijk gemaakt. In de tabel hieronder zijn de geluidbelastingen weergegeven in de huidige situatie (2010), de situatie in de autonome ontwikkeling (2026 na tunnel) en na planrealisatie (2026 na tunnel) voor het hotel. Er is sprake van een geringe toename (vrijwel onhoorbaar) van geluidniveaus. De waarden in de tabel zijn gecumuleerde geluidbelastingen (A2 is maatgevende bron) zonder aftrek conform artikel 110g Wgh. In bijlage C bij de Toelichting op het TB is de geluidbelasting ter plaatse van het Apple Park Hotel gerapporteerd. In bijlage C is de geluidbelasting vanwege de A2 (niet gecumuleerd met de bijdrage van andere geluidbronnen) en inclusief aftrek art. 110g Wgh weergegeven. Op basis van deze geluidsniveaus is er geen aanleiding om geluidmaatregelen te treffen.

Naam	Omschrijving	Hoogte	2010				2026 zonder tunnel				2026 na tunnel			
			Dag	Avond	Nacht	Lden	Dag	Avond	Nacht	Lden	Dag	Avond	Nacht	Lden
hh001_A	Apple Park hotel	1.5	59	55.7	52	60.5	59.7	56.1	52.5	61.1	59.5	56	52	60.7
hh001_B	Apple Park hotel	5	59.4	56.1	52.5	60.9	60.2	56.5	53.1	61.6	60.3	56.7	52.8	61.5
hh001_C	Apple Park hotel	10	59.9	56.5	53	61.4	60.7	57	53.5	62.0	61.1	57.5	53.7	62.3
hh001_D	Apple Park hotel	15	60.6	57.2	53.6	62.1	61.3	57.7	54.2	62.7	61.9	58.3	54.5	63.2
hh001_E	Apple Park hotel	20	61.1	57.7	54.1	62.6	61.8	58.2	54.7	63.2	62.3	58.7	55	63.6

Het is niet de verwachting dat de werkelijkheid negatiever uitvalt dan de prognoses: de gehanteerde rekenvoorschriften zijn in de praktijk vele malen getoetst. Op dit moment bestaat er geen wettelijke verplichting tot het controleren van de in het akoestisch onderzoek

aangenomen prognoses. Er is een wijziging van de wet in voorbereiding waardoor in de toekomst de ontwikkelingen door middel van geluidproductieplafonds wel gemonitord zullen worden.

153. Zienswijze: 21

Een participant vraagt zich af of er geluidswerende voorzieningen komen bij het verplaatsen van de bestaande A2 ter hoogte van de Westrand in oostelijke richting. Zo ja, welk materiaal wordt hiervoor dan gebruikt?

Antwoord bevoegd gezag: Er komt tussen de verlegde A2/A79 en de woningen aan de Westrand en Ambyerstraat-Noord een aaneengesloten reflecterend geluidsscherm van 850 meter lang en twee meter hoog. Er is nog geen keuze gemaakt voor het materiaal van de schermen.

154. Zienswijze: 8

Een participant vraagt wat aan geluidsoverlast wordt gedaan?

Antwoord bevoegd gezag: De voorkeursgrenswaarde 48 dB geldt bij de aanleg van een nieuwe weg. Bij aanpassing van de A2 is de voorkeursgrenswaarde gelijk aan de heersende geluidbelasting óf aan een eventueel eerder vastgestelde hogere waarde. De laagste van deze twee geldt als voorkeursgrenswaarde bij het bepalen van de te nemen geluidmaatregelen. Een hogere geluidbelasting dan de voorkeursgrenswaarde (een zogenaamde hogere waarde) kan alleen worden vastgesteld als geluidmaatregelen (om de geluidbelasting te verminderen tot de voorkeursgrenswaarde) stuiten op financiële, stedenbouwkundige, landschappelijke of verkeerskundige bezwaren.

In het OTB zijn maatregelen afgewogen zoals beschreven in de wet én is nagegaan of deze maatregelen doelmatig zijn. Voor Rothem en Amby geldt dat Avenue2 vanwege de leefbaarheid in Amby en Rothem heeft gekozen voor geluidsschermen, die volgens de regelgeving meer dan doelmatig zijn. Rothem krijgt een hoger (dan doelmatig) scherm, Amby krijgt een langer (dan doelmatig) scherm. Hierdoor wordt een betere akoestische kwaliteit behaald dan het wettelijke minimale doelmatige geluidsscherm.

Voor alle woningen waarvoor een hogere grenswaarde wordt vastgesteld, vindt tevens onderzoek plaats of de wettelijke grenswaarde voor de binnenniveaus wordt gerespecteerd. Als dat niet het geval is, worden (gevel)maatregelen getroffen zodat binnenniveaus wel worden gerespecteerd. Dit onderzoek wordt uitgevoerd nadat het TB onherroepelijk is. Er wordt naar gestreefd dat eventuele (gevel)maatregelen worden gerealiseerd, voordat de nieuwe infrastructuur in gebruik wordt genomen. Alle maatregelen (stille wegdekken, schermen, gevelmaatregelen) zijn onderdeel van het plan.

155. Zienswijze: 11

Een participant stelt voor om ten zuiden van de afslag een geluidswal aan te leggen om naast het geplande stille asfalt de geluidsoverlast van de A2 in de wijk Heer verder te verminderen. Hiervoor kan de grond volgens hem worden gebruikt die wordt opgegraven voor de tunnel.

Antwoord bevoegd gezag: Voor deze woning wordt een hogere grenswaarde aangevraagd omdat de voorkeursgrenswaarde - ook na toepassing van tweelaags ZOAB - wordt overschreden. Onderzoek laat zien dat verdere maatregelen om de geluidsbelasting terug te brengen, geen of nauwelijks effect hebben of stuiten financiële bezwaren. Verdere maatregelen (dan opgenomen in het plan) worden daarom niet getroffen. De geluidsbelasting voldoet aan de streefwaarde uit de Nota Mobiliteit en is acceptabel. Desalniettemin is nader onderzoek gedaan naar mogelijke doelmatige maatregelen.

Voor deze woningen is nader onderzoek gedaan naar mogelijke doelmatige maatregelen. Hieruit is naar voren gekomen dat ook als deze situatie op de schaal van individuele woningen wordt beschouwd, de eerdere conclusie gehandhaafd blijft dat een geluidsscherm hier niet doelmatig is.

156. Zienswijze: 66

Voor één van de participanten is onduidelijk welke geluidseffecten (hinder) de extra verkeersbewegingen op en rond de Ambyerweg met zich meebrengen.

Antwoord bevoegd gezag: Voor deze locatie neemt de geluidsbelasting door de A2 na realisatie van het plan af ten opzichte van de huidige situatie én ten opzichte van de autonome ontwikkeling. Na maatregelen is de geluidsbelasting 52 dB vanwege de A2. De geluidsbelasting door de A79 neemt licht af en blijft overal onder de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. De maatgevende geluidsbelasting voor deze locatie komt van de Ambyerweg. De woning ligt echter niet in de geluidszone van de reconstructie van de Ambyerweg. Daarom is deze geluidsbelasting door de Ambyerweg zelf niet opgenomen in de bijlage C bij OTB, Akoestisch onderzoek A2 Maastricht deel 1 Hoofdrapporten, en in overige rapportages en evenmin Deel 3b bijlage Wgh databasetabellen.

157. Zienswijzen: 58, 74, 75, 76, 77, 80, 89, 105, 107

Het A2-Buurtenplatform, enkele buurtraden en bewoners stellen – mede gezien de geringe extra kosten - een hoger scherm voor om geluidbelasting verder te reduceren. Verder merken de participanten op dat de in het OTB/MER genoemde plannen langs de huidige A2 en A79 leiden tot het verwijderen van bestaande (geluidsdempende en uitzicht verfraaiende) groenvoorzieningen en het aanbrengen van een uitzichtbeperkende geluidsvoorziening. De partijen bevelen aan om omwonenden te betrekken bij de keuzes voor herstel van het groen en de verdere vormgeving en aankleding van de geluidswerende voorziening.

Antwoord bevoegd gezag: Het verwijderen en de heraanleg van groen heeft geen effect op de geluidbelasting. Indien mogelijk worden bewoners bij de herinrichting van groenvoorzieningen en aankleding van de geluidsvoorziening betrokken. In het (O)TB zijn geluidmaatregelen afgewogen zoals beschreven in de wet én is nagegaan of deze maatregelen doelmatig zijn. Voor Rothem en Amby geldt dat Avenue2 vanwege de leefbaarheid in Amby en Rothem heeft gekozen voor geluidsschermen, die volgens de regelgeving meer dan doelmatig zijn. Rothem krijgt een hoger (dan doelmatig) scherm, Amby krijgt een langer (dan doelmatig) scherm. Hierdoor wordt een betere akoestische kwaliteit behaald dan het wettelijke minimale doelmatige geluidsscherm.

Voor alle woningen waarvoor een hogere grenswaarde wordt vastgesteld, vindt tevens onderzoek plaats of de wettelijke grenswaarde voor de binnenniveaus wordt gerespecteerd. Als dat niet het geval is, worden (gevel)maatregelen getroffen zodat binnenniveaus wel worden gerespecteerd. Dit onderzoek wordt uitgevoerd nadat het TB onherroepelijk is. Er wordt naar gestreefd om eventuele (gevel)maatregelen te realiseren, voordat de nieuwe infrastructuur in gebruik wordt genomen. Alle maatregelen (stille wegdekken, schermen, gevelmaatregelen) zijn onderdeel van het plan.

5.4.4. Overig

Zienswijzen: 16, 17, 18, 30, 38, 42, 43, 44, 45, 79, 87, 88, 93, 94, 95, 96, 97, 101, 106

158. Zienswijzen: 16, 17, 30, 93, 94, 97

Meerdere participanten, die aan de Ambyerweg wonen, kunnen zich niet vinden in nóg meer geluidsoverlast. Zij kunnen zich dan ook niet verenigen met het OTB/MER.

Antwoord bevoegd gezag: Deze woningen ondervinden de hoogste geluidbelasting vanwege de Ambyerweg. Er heeft een grondige, wettelijk voorgeschreven afweging van de geluidbelastingen en van de mogelijke geluidsverminderende maatregelen plaatsgevonden. Alle mogelijke maatregelen, die niet stuiten op financiële, stedenbouwkundige, landschappelijke of verkeerskundige bezwaren, worden getroffen. Deze afweging heeft geresulteerd in het aanbrengen van stil asfalt (dunne deklaag type A) op de Ambyerweg binnen het plangebied. Voor de woningen waarvoor een hogere grenswaarde wordt vastgesteld, wordt onderzocht of de grenswaarden voor binnenniveaus (43 dB omdat het saneringswoningen betreft) worden overschreden. Als dit het geval is, worden (gevel)maatregelen getroffen om de binnenniveaus van geluid te verminderen tot onder de

wettelijk grenswaarde. Dit onderzoek wordt uitgevoerd nadat het TB onherroepelijk is. Er wordt naar gestreefd om eventuele (gevel)maatregelen te realiseren, voordat de nieuwe infrastructuur in gebruik wordt genomen.

159. Zienswijzen: 42, 43, 45

Enkele participanten vragen waarom hun woningen als gevolg van het OTB niet verder worden gesaneerd en waarom de eerder aangekondigde sanering niet meer nodig zou zijn. Hun woningen staan op de lijst met woningen die, op basis van verkeersgegevens uit 1986, worden aangemerkt als urgente saneringssituaties (brief gemeente Maastricht van 18 oktober 2000, kenmerk 2000-27507).

Antwoord bevoegd gezag: De woningen van Hoeve Waterrijk hebben te maken met geluid van de rijkswegen (A2/A79) en van de Ambyerstraat-Noord. De gemeente Maastricht heeft voor de Ambyerstraat-Noord rond het jaar 2000 een geluidsanering uitgevoerd. Deze woningen zijn geen saneringswoningen voor de geluidbelasting van de A2 en de A79. De sanering van deze woningen is dus afgerond. Voor de woning met huisnummer 171 moet een hogere grenswaarde worden vastgesteld en wordt – als gevolg hiervan – opnieuw onderzocht of wordt voldaan aan de wettelijke binnenniveaus. Als dit niet het geval is, worden aanvullend (gevel)maatregelen getroffen. Dit onderzoek wordt uitgevoerd nadat het TB onherroepelijk is. Er wordt naar gestreefd om eventuele (gevel)maatregelen te realiseren, voordat de nieuwe infrastructuur in gebruik wordt genomen. Voor de overige woningen vindt geen onderzoek plaats naar binnenniveaus en worden ook geen (gevel)maatregelen getroffen.

160. Zienswijzen: 87, 88, 95, 96

Meerdere participanten geven aan dat uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de geluidbelasting van hun woning zo hoog is, dat sprake is van een NoMo-knelpunt (Nota Mobiliteit). Volgens de participanten houden de plannen geen rekening met de NoMo-doelstellingen. In het akoestisch onderzoek wordt bovendien aangegeven dat pas bij de uitvoering van het Meerjarenprogramma Geluidsanering afwegingen voor aanvullende maatregelen worden gemaakt. De participanten vinden dit onacceptabel omdat er geen sprake meer zou zijn van een goed woon- en leefklimaat.

Antwoord bevoegd gezag: In het OTB is de toets voor de NoMo-doelstelling niet overal op een juiste manier uitgevoerd. Voor een aantal locaties zijn gecumuleerde geluidsniveaus en geluidsniveaus van gemeentewegen getoetst aan de NoMo-doelstelling. Dit terwijl de NoMo-doelstelling alleen geldt voor afzonderlijke wegen en alleen voor rijkswegen. In het TB is op een juiste manier aan de NoMo-doelstelling getoetst. De woningen Kruisdonk 45, 47, 49 en 51 voldoen niet aan de NoMo-doelstelling. Voor de woningen waarbij er sprake is van overschrijding van de NoMo-streefwaarde zal bij het uitvoeren van het Meerjarenprogramma Geluid een andere doelmatigheidsafweging van de maatregelen worden gemaakt.

161. Zienswijzen: 87, 88, 95, 96, 106

Meerdere participanten geven aan dat niet duidelijk is wat de totale cumulatie van geluid is als gevolg van de A2, A79 en de verbindingsweg Beatrixhaven voor hun woningen aan Kruisdonk.

Antwoord bevoegd gezag: Deze informatie is per woning, per gevel en per bouwlaag opgenomen in deel 3b (Cd-rom (O)TB/MER) van het Akoestisch onderzoek A2 Maastricht (zie Bijlage C bij de Toelichting op het (O)TB). Voor de woningen aan Kruisdonk zijn de gecumuleerde geluidsniveaus 65 dB (huisnummers 45, 47, 49 en 51) en 64 dB (huisnummer 63).

162. Zienswijze: 96

Een participant geeft aan dat de geluidbelasting structureel van karakter is en dat dit na realisatie van de plannen alleen maar zal toenemen. De participant vreest dat hij hierdoor gezondheidsproblemen krijgt.

Antwoord bevoegd gezag: Hinder kan een effect hebben op de gezondheid. Om geluidhinder op een objectieve manier in de besluitvorming te betrekken, voorziet de Wet geluidhinder in voorkeursgrenswaarden en hogere waarden voor de geluidbelasting op de gevel van de woningen en een maximaal geluidniveau in de woning. Voor de woning van participant wordt

een hogere grenswaarde vastgesteld. Na het vaststellen van de hogere grenswaarden wordt een bouwkundig onderzoek ingesteld om na te gaan of de wettelijke grenswaarde voor het binnenniveau van 43 dB wordt gerespecteerd. Als dit niet het geval is, worden maatregelen getroffen om de binnenniveaus te verminderen tot de wettelijke grenswaarden. Dit onderzoek wordt uitgevoerd nadat het TB onherroepelijk is. Er wordt naar gestreefd om eventuele (gevel)maatregelen te realiseren voordat de nieuwe infrastructuur in gebruik wordt genomen.

163. Zienswijzen: 38, 42, 43, 44, 45, 87, 88, 95, 96, 106

Meerdere participanten willen een duidelijke onderbouwing waarom de normen voor geluid voor een aantal woningen worden opgerekt om aan de minimale (wettelijke) eisen te voldoen (brief Rijkswaterstaat van 1 juli 2010, kenmerk HB 34521). Volgens hen wordt niet gemotiveerd waarom niet voldaan wordt aan het doel van de A2 Passage Maastricht, namelijk verbetering van de leefbaarheid (waaronder geluid) en waarom bestuurlijke uitgangspunten uit 2006 zijn losgelaten.

Antwoord bevoegd gezag: De voorkeursgrenswaarde 48 dB geldt bij de aanleg van een nieuwe weg. Bij aanpassing van de A2 is de voorkeursgrenswaarde gelijk aan de heersende geluidbelasting óf aan een eventueel eerder vastgestelde hogere waarde. De laagste van deze twee geldt als voorkeursgrenswaarde bij het bepalen van de te nemen geluidmaatregelen. Een hogere geluidbelasting dan de voorkeursgrenswaarde (een zogenaamde hogere waarde) kan alleen worden vastgesteld als geluidmaatregelen (om de geluidbelasting te verminderen tot de voorkeursgrenswaarde) stuiten op financiële, stedenbouwkundige, landschappelijke of verkeerskundige bezwaren.

In het OTB zijn maatregelen afgewogen zoals beschreven in de wet én is nagegaan of deze maatregelen doelmatig zijn. Voor Rothem en Amby geldt dat Avenue2 vanwege de leefbaarheid in Amby en Rothem heeft gekozen voor geluidsschermen, die volgens de regelgeving meer dan doelmatig zijn. Rothem krijgt een hoger (dan doelmatig) scherm, Amby krijgt een langer (dan doelmatig) scherm. Hierdoor wordt een betere akoestische kwaliteit behaald dan het wettelijke minimale doelmatige geluidsscherm.

Voor alle woningen waarvoor een hogere grenswaarde wordt vastgesteld, vindt tevens onderzoek plaats of de wettelijke grenswaarde voor de binnenniveaus wordt gerespecteerd. Als dat niet het geval is, worden (gevel)maatregelen getroffen zodat binnenniveaus wel worden gerespecteerd. Dit onderzoek wordt uitgevoerd nadat het TB onherroepelijk is. Er wordt naar gestreefd om eventuele (gevel)maatregelen te realiseren, voordat de nieuwe infrastructuur in gebruik wordt genomen. Alle maatregelen (stille wegdekken, schermen, gevelmaatregelen) zijn onderdeel van het plan.

164. Zienswijze: 18

De Stichting voor Beroepsonderwijs en Volwasseneneducatie Westelijk Zuid-Limburg is van mening dat de snelheden voor de permanente hoofdrijbaan, de parallelrijbaan en het knooppunt omlaag moeten om zo de geluidskwaliteit te verbeteren.

Antwoord bevoegd gezag: Uitgangspunt bij het plan is het doortrekken van de snelweg A2 met een consistent wegbeeld. Vanuit verkeersoptiek is het terugbrengen van de snelheid naar 80 kilometer per uur ongewenst. Het ontwerp is gebaseerd op een ontwerpsnelheid van 100 kilometer per uur, waardoor het verkeer met deze snelheid op een veilige manier kan worden afgewikkeld. Daar komt bij dat er vanuit geluidsoverlast en luchtkwaliteit geen reden is voor het terugbrengen van de snelheid, omdat voor het geluidsniveau en de luchtkwaliteit wordt voldaan aan de wettelijke grenswaarden.

165. Zienswijze: 101

De Stichting Woonpunt vraagt zich af of door de ombouw van de rijksweg N2 naar de autosnelweg A2 geen sprake is van een nieuwe weg, waardoor een en ander getoetst zou moeten worden aan de vigerende wet- en regelgeving. Denk hierbij onder andere aan de maximaal toelaatbare geluidbelasting e.d.

Antwoord bevoegd gezag: In de Tracéwet is vastgelegd wanneer sprake is van een aanpassing van een bestaande weg of de aanleg van een nieuwe weg. In artikel 2, eerste lid, onder b, 1^o van de Tracéwet is de ombouw van een weg tot een autosnelweg aangemerkt als

een wijziging van een hoofdweg. De geluidbelasting is daarom getoetst aan de juiste wetgeving en de daarbij horende grenswaarden.

166. Zienswijze: 79

Buurtplatform Randwyck merkt op dat slijtage de geluidsdemping van ZOAB kan aantasten. Het platform vraagt zich af op welke manier de akoestische kwaliteit van wegdakverhardingen op peil wordt gehouden?

Antwoord bevoegd gezag: ZOAB en dubbellaags ZOAB hebben een beperktere levensduur dan dicht asfaltbeton (DAB) en vragen meer onderhoud. Rijkswaterstaat houdt in de planning en financiële programmering rekening met deze extra werkzaamheden. Door het tijdig uitvoeren van onderhoud en het tijdig vervangen van asfalt, wordt de akoestische kwaliteit op peil gehouden.

5.5 Luchtkwaliteit

5.5.1 Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit

Zienswijzen: 38, 42, 43, 44, 45, 87, 88, 95, 96, 104, 106

167. Zienswijzen: 38, 42, 43, 44, 45

Meerdere participanten stellen dat in het OTB geen vergelijking wordt gemaakt tussen de normen, gehanteerd bij de bestuurlijke besluitvorming voor fijn stof (het juridisch toetsingskader), en de normen die voor het OTB/MER als aanvaardbaar gelden voor fijn stof.

Antwoord bevoegd gezag: Eén van de doelstellingen van het plan is het verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving in Maastricht en directe omgeving. Al in een zeer vroeg stadium is de aanbestedingsprocedure met marktpartijen gestart. Bij het ontwerpen van de plannen was leefbaarheid een belangrijk onderdeel. De onafhankelijke Gunningsadviescommissie heeft geconcludeerd dat het plan van Avenue2 en de daarbij behorende tunnelconfiguratie op vrijwel alle aspecten een grote meerwaarde geeft voor doorstroming, bereikbaarheid, leefbaarheid, kansen voor stadsontwikkeling en het opheffen van barrières. Het MER bevestigt dat het plan zorgt voor positieve ontwikkelingen als het gaat om leefbaarheid. Geconcludeerd kan worden dat met dit plan wordt voldaan aan de bestuurlijke doelstellingen.

In het (O)TB is getoetst of het plan voldoet aan het wettelijke kader voor luchtkwaliteit. Oftewel: of het past binnen het NSL. Als een plan past binnen het NSL betekent dit ook dat de wettelijke grenswaarden van de luchtkwaliteiteisen niet worden overschreden. In het MER zijn de effecten van het plan onderzocht: er is nagegaan welke effecten (verbetering/verslechtering ten opzichte van de huidige situatie en de autonome ontwikkeling) het plan heeft op de luchtkwaliteit. Ook dit MER-onderzoek laat zien dat is voldaan aan de Nederlandse (en Europees geldende) grenswaarden voor luchtkwaliteit en aan de strengste eis uit het Programma van Eisen (de zogenaamde A-norm), welke inhoudt dat grenswaarden niet worden overschreden.

168. Zienswijzen: 42, 43, 44

Enkele participanten, die in Hove Waterrijk wonen, vragen aandacht voor overlast door fijn stof/stikstof door toenemende verkeersstromen (vanuit noordelijke, oostelijke en westelijke richting) in de buurt van de eigen woning.

Antwoord bevoegd gezag: Bij de totstandkoming van het OTB is vastgesteld dat het plan voldoet aan de wettelijke luchtkwaliteiteisen (NSL-toets). Ten behoeve van een zorgvuldige afweging van het ontwerp is luchtkwaliteit een onderdeel van het MER. Ook in het MER is vastgesteld dat na realisatie van het plan grenswaarden niet worden overschreden na de realisatie van het plan. Hierbij is rekening gehouden met de toenemende verkeersstroom. De concentraties NO₂ en PM₁₀ zijn na planrealisatie lager dan in de huidige situatie en in beperkte mate hoger dan in de autonome ontwikkeling. De vastgestelde concentraties zijn ruim lager dan de wettelijke grenswaarden.

169. Zienswijzen: 42, 43, 44

Enkele participanten, die in Hove Waterrijk wonen, hebben op eigen kosten twintig jaar geleden een groene wal met begroeiing tot vijftien meter aangelegd. Deze heeft een positieve invloed op de luchtkwaliteit.

Antwoord bevoegd gezag: Onderzoek dat voor het Innovatieprogramma Luchtkwaliteit (IPL) is uitgevoerd, laat geen aantoonbaar positief effect zien als gevolg van vegetatie langs een autoweg. Sloop van het huidige groen en/of aanleg van nieuw groen heeft geen relevant effect op de luchtkwaliteit.

170. Zienswijzen: 42, 44, 87, 88, 95, 96, 104, 106

Meerdere participanten stellen dat het OTB niet voldoet aan hetgeen is omschreven in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (er is gekozen voor vier aparte (versprongen) tunnelmonden en scheiding van lokaal en doorgaand verkeer). Dit betekent dat het OTB niet aan de luchtkwaliteiteisen kan voldoen onder verwijzing naar het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit. Participanten willen graag dat op andere wijze wordt aangetoond dat het OTB hieraan voldoet.

Antwoord bevoegd gezag: Ten tijde van het OTB kwamen de projectbeschrijving in het OTB en het NSL (het project nummer 900 van het NSL) niet geheel overeen. Voor het OTB is daarom een kwantitatieve onderbouwing uitgevoerd (Bijlage D van de Toelichting op het (O)TB) om te bevestigen dat het OTB niet in strijd is met het NSL. Tussen de ter inzage legging van het OTB en de vaststelling van het TB is het NSL gewijzigd en is de nadere detaillering van het plan A2 Passage Maastricht in het NSL opgenomen. Bij de vaststelling van het TB is opnieuw getoetst (zonder aanvullende kwantitatieve onderbouwing) of het project past binnen het NSL. Geconcludeerd is dat het wegontwerp in het TB past binnen het NSL.

5.5.2 Onderzoek lucht milieueffectrapport

Zienswijzen: 11, 16, 17, 18, 26, 30, 42, 43, 44, 50, 52, 58, 66, 74, 75, 76, 77, 79, 80, 89, 93, 94, 97, 107

171. Zienswijzen: 42, 43, 44

Enkele participanten, die in Hoeve Waterrijk wonen, geven aan dat de luchtkwaliteit door het knooppunt van wegen (en daarbij optredende hoogteverschillen), de toenemende verkeersintensiteit en sloop van de huidige groene wal ernstig wordt aangetast. Soms is daarbij sprake van smogachtige situaties. De redenering dat luchtkwaliteit bij woningen niet verslechtert ten opzichte van de huidige situatie, klopt volgens de participanten dus niet voor Hoeve Waterrijk.

Antwoord bevoegd gezag: In de eerste plaats wordt opgemerkt dat het wegontwerp past binnen het NSL en dat daarmee is aangetoond dat grenswaarden niet worden overschreden. Ten behoeve van een zorgvuldige afweging van het ontwerp is luchtkwaliteit een onderdeel van het MER. In het luchtkwaliteitonderzoek van het MER zijn alle genoemde effecten in beschouwing genomen. Vastgesteld is dat, ondanks de verkeerstoename, als gevolg van verminderde uitstoot van voertuigen, vermindering van achtergrondconcentraties en het positieve effect van de lokale verhoogde en verdiepte ligging van wegen - de luchtkwaliteit na planrealisatie bij Waterrijk niet verslechtert ten opzichte van de huidige situatie (zie Bijlage J bij het TB). Sloop van het huidige groen en/of aanleg van nieuw groen heeft geen relevant effect op de luchtkwaliteit.

172. Zienswijzen: 42, 43, 44

Enkele participanten, die in Hoeve Waterrijk wonen, geven aan dat er geen meetpunt voor luchtkwaliteit ter hoogte van 'Hoeve Waterrijk' wordt genoemd.

Antwoord bevoegd gezag: In de eerste plaats wordt opgemerkt dat het wegontwerp past binnen het NSL en dat daarmee is aangetoond dat grenswaarden niet worden overschreden. Ten behoeve van een zorgvuldige afweging van het ontwerp is luchtkwaliteit een onderdeel van het MER. In het MER zijn effecten op de luchtkwaliteit bepaald aan de hand van berekende concentraties op een afstand van tien meter van de rand van de weg, tenzij woningen op minder dan tien meter van de rand van de weg liggen. In dat geval wordt gerekend ter plaatse van de woning. Hoeve Waterrijk ligt op meer dan tien meter van de rand van de A2 en A79, maar op minder dan tien meter van de rand van de Ambyerstraat-Noord. Voor de afstand tot de Ambyerstraat-Noord is uitgegaan van de afstand van de woningen tot de weg. De rekenlocaties zijn bepaald overeenkomstig de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007. Er zijn geen metingen uitgevoerd omdat voor de toekomst niet gemeten kan worden.

Berekeningen zijn dan de enige oplossing. Metingen van ondermeer het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit worden landelijk meegenomen om de berekeningen te kunnen staven.

173. Zienswijzen: 42, 43, 44

Enkele participanten, die in Hoeve Waterrijk wonen, geven aan dat de rekenmodellen niet toepasbaar zijn (de luchtkwaliteit wordt in veel gevallen berekend op een afstand van tien meter van de Rijksweg, maar deze afstand wordt niet behaald).

Antwoord bevoegd gezag: De concentraties van de A2 en de A79 nabij Hoeve Waterrijk zijn bepaald met de wettelijk voorgeschreven Standaard Rekenmethode 2 (SRM2). Voor de SRM2-rekenmodellen gelden geen afstandsbeperkingen: er kan worden gerekend op een afstand van tien meter, maar ook op kortere of (veel) grotere afstanden. De bijdrage van de Ambyerstraat-Noord is bepaald met de Standaard Rekenmethode 1 (SRM1). Voor SRM1 gelden wel afstandsbeperkingen tot (afhankelijk van het wegtype) 30 of 60 meter. Aan dit afstandscriterium wordt voldaan. De gehanteerde rekenmodellen zijn daarmee toepasbaar.

174. Zienswijzen: 42, 43, 44

Enkele participanten stellen dat door de verhoogde ligging van wegen bij knooppunt Kruisdonk, extra vervuiling zich zijwaarts naar de woningen zal verspreiden.

Participanten verzoeken nader onderzoek te verrichten naar de effecten van de wegaanleg op de luchtverontreiniging bij knooppunt Kruisdonk en Hoeve Waterrijk.

Antwoord bevoegd gezag: In de eerste plaats wordt opgemerkt dat het wegontwerp past binnen het NSL en dat daarmee is aangetoond dat grenswaarden niet worden overschreden. Diverse onderzoeken tonen aan dat de verhoogde ligging van een weg leidt tot lagere concentraties van luchtverontreinigende stoffen. Dit gegeven is ook verwerkt in het NSL en in luchtmodellen die wettelijk zijn vastgesteld en luchtmodellen die door het Ministerie van VROM zijn goedgekeurd.

175. Zienswijzen: 16, 17, 30, 93, 94, 97

Meerdere participanten geven aan dat de toename van de verkeersintensiteit leidt tot een verhoging van de hoeveelheid NO₂. Enkele participanten verwijzen daarbij naar het rapport van Milieudefensie Meerssen van 22 oktober 2009, waarin staat dat de huidige hoeveelheid NO₂ al hoog is en een permanent verblijf op deze plek niet aan te raden is.

Antwoord bevoegd gezag: In de eerste plaats wordt opgemerkt dat het wegontwerp past binnen het NSL en dat daarmee is aangetoond dat grenswaarden niet worden overschreden. In het voorjaar van 2009 hebben honderden Nederlanders - waaronder inwoners van Meerssen - met Milieudefensie en het Milieucentrum Amsterdam het project 'Zelf meten is zeker weten' uitgevoerd. In dit meetproject zijn de concentraties NO₂ gedurende drie weken gemeten met diffusiebuisjes (Palmes tubes). Deze meetmethode geeft een indicatie van de concentraties NO₂ op een bepaald moment op een bepaalde plaats. Het NSL en de bijbehorende monitoringstool geeft een nauwkeuriger beeld van de jaargemiddelde concentraties, voor verschillende locaties én voor verschillende jaren.

176. Zienswijzen: 58, 74, 75, 76, 77, 79, 80, 89, 107

Het A2-Buurtenplatform, enkele buurtraden en bewoners roepen op om een onderzoek uit te voeren naar luchtvervuiling door fijn stof en op basis daarvan passende maatregelen te treffen. De reden hiervoor is dat de bevolking erg ongerust is over het thema. De participanten verwijzen naar de brief van het A2-Buurtenplatform aan de gemeenteraad van 19 februari 2010.

Antwoord bevoegd gezag: Er heeft wel degelijk onderzoek plaatsgevonden naar de mogelijkheden van maatregelen om de uitstoot bij tunnels te verminderen. Van 2005 tot 2009 werkte het Innovatieprogramma Luchtkwaliteit (IPL) in opdracht van de ministeries van VenW en VROM aan innovatieve oplossingen die bijdragen aan verbetering van de luchtkwaliteit op en rond snelwegen. Onderdeel van het IPL was het overkappen en ondertunnelen van wegen en het behandelen van de lucht uit deze overkappingen. In het IPL is het volgende toepassingsadvies voor luchtbehandeling geformuleerd (zie ook www.ipluchtkwaliteit.nl):
"Oplossingen voor luchtkwaliteitsproblemen in en nabij tunnels worden veelal gezocht in

actieve systemen zoals ventilatie en reiniging. Deze vergen veel energie en onderhoud en leiden daarbij tot hoge kosten en extra CO₂-uitstoot wat veelal conflicteert met vastgesteld klimaatbeleid. Het is daarom wenselijk de inzet van passieve maatregelen te vergroten."

Het plan geeft geen aanleiding om van dit advies af te wijken. Het totaalplan bevat diverse passieve maatregelen waardoor grenswaarden van de luchtkwaliteitsnormen niet worden overschreden: tunnelmonden buiten de stadskern, (transit)vrachtverkeer op binnenste rijlijnen buiten de tunnel, dubbele tunnel met verspringende tunnelmonden, ver doorgetrokken verdiepte ligging van het transitverkeer, etc. Er is dan ook geen aanleiding om verdergaande (actieve) maatregelen toe te passen.

Hergebruik van uitlaatgassen voor opwekking van energie (naar het voorbeeld van de techniek die door de TU Delft is ontwikkeld) is niet onderzocht in het IPL. Deze techniek is ontwikkeld voor energieretourwinning uit uitlaatgassen van (gekanaliseerde) industriële bronnen en is niet toepasbaar voor uitlaatgassen van verkeer.

Verder wordt opgemerkt dat het wegontwerp past binnen het NSL en dat daarmee is aangetoond dat grenswaarden niet worden overschreden. Vanwege het NSL heeft Nederland heeft de plicht om jaarlijks aan de Europese Commissie te rapporteren over de concentratieniveaus. Het hieraan gekoppelde monitoringsprogramma biedt extra waarborg dat aan de grenswaarden voor PM₁₀ en NO₂ wordt voldaan. In deze monitoring worden ook de toekomstige inzichten inzake emissies en achtergrondconcentraties meegenomen.

Er is dan ook geen reden om ongerust te zijn.

177. Zienswijze: 11

Een participant, die aan de oostzijde van de zuidelijke tunnelmond woont, maakt zich zorgen over luchtvervuiling, aangezien zijn huis het dichtst bij de tunnelmond ligt. De participant is daarnaast tegen de verbreding van de huidige afrit, aangezien de afrit daarmee dichterbij het eigen huis komt te liggen, met meer luchtvervuiling als gevolg. De nieuwe afrit kan volgens de participant ook links van de bestaande afrit komen te liggen. Daarmee is dezelfde ontsluiting gerealiseerd, maar achter de bestaande aarden heuvels.

Antwoord bevoegd gezag: In de eerste plaats wordt opgemerkt dat het wegontwerp past binnen het NSL en dat daarmee is aangetoond dat grenswaarden niet worden overschreden. Voor een zorgvuldige afweging van het ontwerp is luchtkwaliteit een onderdeel van het MER. De luchtkwaliteit nabij de woningen aan de oostzijde van de zuidelijke tunnelmond heeft bijzondere aandacht gekregen in de luchtkwaliteitsrapportage van het MER (Bijlage J bij het TB). Uit het MER-onderzoek blijkt dat de concentraties daar weliswaar hoger zijn dan in de autonome ontwikkeling, toch zijn ze relevant lager dan de geldende grenswaarden. Bij het ontwerp van het plan zijn meerdere varianten beoordeeld en afgewogen. Op basis van onderstaande argumenten is gekozen voor de oostelijke ligging van de aansluitingen bij knooppunt Europaplein:

- Om het aantal gehinderden zoveel mogelijk te beperken, is het wenselijk om de zuidelijke tunnelmond en de Akersteenweg/J.F. Kennedysingel zo ver mogelijk naar het zuiden te leggen. Hierdoor komen de tunnelmond en wegen verder van het stedelijk gebied te liggen.
- De boogstraal voor de bovenste tunnelbuis maakt het noodzakelijk de zuidelijke tunnelmond op de in het plan ingetekende locatie te realiseren.
- Aan de westzijde van de snelweg ligt een gasstation. Hierdoor is het praktisch gezien niet mogelijk het gehele knooppunt te verleggen naar het westen.
- De realisatie van afslagen aan de west- en oostzijde van de snelweg is niet mogelijk, omdat dan binnen een klein ruimtebeslag drie kruispunten worden aangelegd, namelijk oost- en westkruising Europaplein en kruising parklaan. Door de beperkte ruimte is dit verkeerskundig niet wenselijk.
- Omdat filevorming in de tunnel te allen tijde moet worden voorkomen, is het noodzakelijk om vanuit de westelijke, bovenste tunnelbuis een lange toerit en noodzakelijke boogstraal tot het kruispunt met de J.F. Kennedysingel aan te houden. Met een oostelijke variant is die afstand maximaal.

De afslagen komen hierdoor inderdaad korter op de woning van participant te liggen.

178. Zienswijze: 26

Eén van de participanten vindt dat in de stukken niet aannemelijk is gemaakt dat de luchtkwaliteitsnormen niet worden overschreden. Dit omdat bij het knooppunt J.F. Kennedysingel/Akersteenweg 60 procent van het verkeer een gedwongen stop moet maken en de vervuilingsbron veel dichterbij is gekomen (volgens de participant kon vroeger 60 procent van het verkeer zich bij het knooppunt zonder stoppen verplaatsen).

Antwoord bevoegd gezag: In de eerste plaats wordt opgemerkt dat het wegontwerp past binnen het NSL en dat daarmee is aangetoond dat grenswaarden niet worden overschreden. Voor een zorgvuldige afweging van het ontwerp is luchtkwaliteit een onderdeel van het MER. In het MER zijn de effecten op de luchtkwaliteit bepaald. Bij de bepaling van de effecten op de luchtkwaliteit is rekening gehouden met vele factoren, waaronder de rekenafstanden (10 meter van de wegrand of de werkelijke afstand van woningen tot wegrand als deze afstand minder dan 10 meter is) en het snelheidstype. Nabij knooppunt Kennedysingel/Akersteenweg is uitgegaan van het snelheidstype 'normaal stadsverkeer', dat uitgaat van een redelijke mate van congestie, een gemiddelde snelheid tussen de 15 en 30 kilometer per uur en gemiddeld circa twee keer stops per afgelegde kilometer door het verkeer.

179. Zienswijze: 50

Één van de participanten roept op om de snelweg twintig meter verder van de Westrand en de aangrenzende buurt op te schuiven richting Meerssenerweg. De bewoner maakt zich namelijk zorgen over de toename van fijn stof en de verslechtering van het leefklimaat.

Antwoord bevoegd gezag: In de eerste plaats wordt opgemerkt dat het wegontwerp past binnen het NSL en dat daarmee is aangetoond dat grenswaarden niet worden overschreden. Voor een zorgvuldige afweging van het ontwerp is luchtkwaliteit een onderdeel van het MER. In het MER is vastgesteld dat de luchtkwaliteit verbetert ten opzichte van de huidige situatie. Verder wordt opgemerkt dat het aanpassen van de in het OTB opgenomen verknoping A2/79 niet wenselijk is omdat met deze verknoping een verkeersveilige en goede doorstroming van het verkeer is gewaarborgd. Handhaving van de huidige verknoping leidt ook niet tot een eenvoudiger knooppunt, maar tot het verschuiven en vergroten van de problematiek elders. Het voorliggende ontwerp voldoet aan de milieu-eisen (zoals lucht, geluid, externe veiligheid).

180. Zienswijze: 52

Ondernemers Initiatief Wyck en participanten stellen dat met het wegvallen van de rechtstreekse afslag het verkeer met bestemming centrum Oost afgewikkeld moet worden via Franciscus Romanusweg (noord) en de Avenue Ceramique (zuid). Volgens de participanten ontstaat door deze verkeersdruk luchtvervuiling.

Antwoord bevoegd gezag: In de eerste plaats wordt opgemerkt dat het wegontwerp past binnen het NSL en dat daarmee is aangetoond dat grenswaarden niet worden overschreden. Ten behoeve van een zorgvuldige afweging van het ontwerp is luchtkwaliteit een onderdeel van het MER. Uit het MER-luchtonderzoek blijkt onder meer dat door het plan verkeer op de Avenue Ceramique afneemt. De luchtkwaliteit verbetert daardoor ook. Momenteel rijden er zo'n 19.200 motorvoertuigen per etmaal over de Avenue Ceramique. Tien jaar na afloop van het plan zijn dat er zo'n 11.900. Ook zal de hoeveelheid verkeer op de Franciscus Romanusweg in 2026 nauwelijks anders zijn dan in de huidige situatie (13.400 motorvoertuigen per etmaal in 2026 tegen 13.300 nu). Zonder het plan zou het verkeer in 2026 groeien tot circa 15.000. Afname van verkeer leidt tot een verbetering van de luchtkwaliteit.

181. Zienswijze: 18

De Stichting voor Beroepsonderwijs en Volwasseneneducatie Westelijk Zuid-Limburg geeft aan dat de tunnelmond zuid volgens het OTB voor extra luchtverontreiniging zorgt. De participant verzoekt om deze negatieve gevolgen volledig op te heffen.

Antwoord bevoegd gezag: In de eerste plaats wordt opgemerkt dat het wegontwerp past binnen het NSL en dat daarmee is aangetoond dat grenswaarden niet worden overschreden. Voor een zorgvuldige afweging van het ontwerp is luchtkwaliteit een onderdeel van het MER.

Uit het MER-luchtonderzoek blijkt het volgende. In de directe nabijheid van de zuidelijke tunnelmond nemen de concentraties luchtverontreinigende stoffen toe ten opzichte van de autonome ontwikkeling, en ten opzichte van de huidige situatie. Op geen enkele locatie op een afstand van tien meter van de wegrand worden grenswaarden overschreden. Door het plan verbetert bij de school de luchtkwaliteit ten opzichte van de autonome ontwikkeling. De concentraties na planrealisatie liggen bij de school ruim onder de grenswaarden.

Over het opheffen van de negatieve gevolgen: van 2005 tot 2009 werkte het Innovatieprogramma Luchtkwaliteit (IPL) in opdracht van de ministeries van VenW en VROM aan innovatieve oplossingen die bijdragen aan verbetering van de luchtkwaliteit op en rond snelwegen. Onderdeel van het IPL was het overkappen en ondertunnelen van wegen en het behandelen van de lucht uit deze overkappingen. In het IPL is het volgende toepassingsadvies voor luchtbehandeling geformuleerd (zie ook www.ipluchtkwaliteit.nl): *“Oplossingen voor luchtkwaliteitsproblemen in en nabij tunnels worden veelal gezocht in actieve systemen zoals ventilatie en reiniging. Deze vergen veel energie en onderhoud en leiden daarbij tot hoge kosten en extra CO₂-uitstoot wat veelal conflicteert met vastgesteld klimaatbeleid. Het is daarom wenselijk de inzet van passieve maatregelen te vergroten.”*

Het plan geeft geen aanleiding om van dit advies af te wijken. Het totaalplan bevat diverse passieve maatregelen waardoor grenswaarden van de luchtkwaliteitsnormen niet worden overschreden: tunnelmonden buiten de stadskern, (transit)vrachtverkeer op binnenste rijlijnen buiten de tunnel, dubbele tunnel met verspringende tunnelmonden, ver doorgetrokken verdiepte ligging van het transitverkeer, etc. Er is dan ook geen aanleiding om verdergaande (actieve) maatregelen toe te passen.

Gelet op de hoogte van de vastgestelde concentraties na planrealisatie (op een afstand van tien meter van de wegrand en nabij de dichtstbijzijnde woningen en gevoelige bestemmingen) én gelet op de uitkomsten van het IPL, zijn geen verdergaande maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit nabij tunnelmonden (dan welke onderdeel zijn van het plan) in het plan opgenomen.

182. Zienswijze: 66

Volgens één van de participanten is het onduidelijk welke gevolgen de eventuele extra verkeersbewegingen hebben voor mens en milieu, op het gebied van stankoverlast.

Antwoord bevoegd gezag: De kans op stankoverlast vanwege wegverkeer is klein. Er gelden geen wettelijke eisen voor stankoverlast door verkeer in tegenstelling tot stankoverlast door bedrijven. Stank is in beginsel geen aspect dat wordt afgewogen bij de vaststelling van het (O)TB. Er heeft naar stank dan ook geen onderzoek plaatsgevonden.

5.5.3 Toetsingskader

Zienswijzen: 38, 42, 43, 44, 45, 53, 58, 62, 74, 75, 76, 77, 80, 84, 87, 88, 95, 96, 104, 106, 107

183. Zienswijzen: 38, 44, 87, 88, 95, 96, 104, 106

Diverse participanten stellen dat een te hoge concentratie fijn stof wordt geaccepteerd. Dit is in strijd met Europese richtlijnen. Volgens hen is met de A2 Passage Maastricht de verwachting gewekt en zijn bestuursbesluiten genomen dat aan de hoogste normen zou worden voldaan. Echter, toepassing van normen voor fijn stof in het kader van het OTB/MER is in strijd met de criteria waarop besluitvorming heeft plaatsgevonden. Kortom: de leefbaarheid verbetert niet, de luchtkwaliteit blijft op hetzelfde niveau en er wordt in strijd gehandeld met toekenningvoorwaarden door Rijksoverheid, provincie en gemeente.

Antwoord bevoegd gezag: In de eerste plaats wordt opgemerkt dat het wegontwerp past binnen het NSL en dat daarmee is aangetoond dat voldaan wordt aan de Nederlandse (en Europees geldende) grenswaarden voor luchtkwaliteit en aan de strengste eis uit het

Programma van Eisen (de zogenaamde A-norm), welke inhoudt dat grenswaarden niet worden overschreden.

Eén van de doelstellingen van het plan is het verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving in Maastricht en directe omgeving. Al in een zeer vroeg stadium is de aanbestedingsprocedure met marktpartijen gestart. Bij het ontwerpen van de plannen was leefbaarheid een belangrijk onderdeel. De onafhankelijke Gunningsadviescommissie heeft geconcludeerd dat het plan van Avenue2 en de daarbij behorende tunnelconfiguratie op vrijwel alle aspecten een grote meerwaarde geeft voor doorstroming, bereikbaarheid, leefbaarheid, kansen voor stadsontwikkeling en het opheffen van barrières. Het MER bevestigt dat het plan zorgt voor positieve ontwikkelingen als het gaat om leefbaarheid. Geconcludeerd kan worden dat met dit plan wordt voldaan aan de bestuurlijke doelstellingen.

In het (O)TB is getoetst of het plan voldoet aan het wettelijke kader voor luchtkwaliteit. Oftewel: of het past binnen het NSL. Dit laatste is het geval (zie Bijlage D bij de Toelichting op het (O)TB en paragraaf 4.2. van de Toelichting op het (O)TB). Als een plan past binnen het NSL betekent dit ook dat de wettelijke grenswaarden van de luchtkwaliteitseisen niet worden overschreden.

184. Zienswijzen: 38, 42, 43, 44, 45, 87, 88, 95, 96, 104, 106

Meerdere participanten noemen de nieuwe richtlijnen voor fijn stof, waarbij voor alle EU-lidstaten in 2015 de concentratie fijn stof in stedelijke gebieden lager moet zijn dan 20 microgram per kubieke meter. Op hun volledige grondgebied moeten lidstaten rekening houden met een grenswaarde van 25 microgram per kubieke meter. De participanten zijn van mening dat dit ambitieniveau past bij de uitgangspunten voor de A2 Passage Maastricht. Als de ambitie lager was geweest, had gekozen moeten worden voor het milieuvriendelijker alternatief van de rondweg. Daarmee zou het oude tracé van de A2/A79 veel schoner blijven.

Antwoord bevoegd gezag: In de eerste plaats wordt opgemerkt dat het wegontwerp past binnen het NSL en dat daarmee is aangetoond dat grenswaarden niet worden overschreden. De genoemde grenswaarde van $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$ heeft betrekking op $\text{PM}_{2.5}$. Vanaf 1 januari 2015 geldt een grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie fijn stof ($\text{PM}_{2.5}$) van $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Tot 1 januari 2015 blijft het toetsen aan deze grenswaarde voor $\text{PM}_{2.5}$ buiten beschouwing, ongeacht of het project na die datum een effect heeft of kan hebben op de luchtkwaliteit. Tijdens de vaststelling van het OTB waren nog geen geldige methoden beschikbaar om de concentraties $\text{PM}_{2.5}$ van het plan te voorspellen. PM_{10} - en $\text{PM}_{2.5}$ -concentraties zijn sterk gerelateerd. In de analyse van het Planbureau voor de Leefomgeving is opgenomen dat, uitgaande van de huidige kennis over emissies en concentraties van PM_{10} en $\text{PM}_{2.5}$, kan worden gesteld dat als vanaf 2011 aan de grenswaarden voor PM_{10} wordt voldaan, ook aan de grenswaarden voor $\text{PM}_{2.5}$ wordt voldaan. Daarmee is de kans zeer klein dat de norm voor $\text{PM}_{2.5}$ wordt overschreden op locaties waar de PM_{10} -norm wordt gehaald. Daarnaast heeft Rijkswaterstaat, los van dit project, specifiek voor $\text{PM}_{2.5}$ een knelpuntenanalyse laten uitvoeren voor de zichtjaren 2015 en 2020. Uit deze analyse komt naar voren dat in de genoemde zichtjaren geen knelpunten langs rijkswegen te verwachten zijn.

185. Zienswijzen: 42, 43, 44

Enkele participanten geven aan dat door toename van uitlaatgassen de mergelblokken in de spekstenen lagen van Hoeve Waterrijk sneller worden aangetast en afbrokkelen. Participanten verzoeken om de effecten van deze uitlaatgassen op de muren van het rijksmonument inzichtelijk te maken en bij verslechtering adequate maatregelen te treffen.

Antwoord bevoegd gezag: Bij Hoeve Waterrijk is geen toename van NO_2 en van PM_{10} vastgesteld ten opzichte van de huidige situatie. Op basis van deze conclusie is het onwaarschijnlijk dat er voor de andere stoffen toenames zullen plaatsvinden. Er is dan ook geen negatief effect te verwachten van uitlaatgassen op de muren van het rijksmonument.

186. Zienswijze: 84

Volgens een participant is het huidige ontwerp geheel gebaseerd op de achterhaalde PM_{10} -norm.

Antwoord bevoegd gezag: Er is wel degelijk uitgegaan van de meest recente en wettelijk geldende grenswaarden voor PM₁₀ (geldend vanaf 2011):

- Etmaalnorm: 50 µg/m³ (mag max. 35 keer per jaar worden overschreden)
- Jaarnorm: 40 µg/m³

Er is – voor zover participant dit bedoelt – geen rekening gehouden met de verhoogde grenswaarden die tijdens de derogatieperiode (tot medio 2011) golden of met de grenswaarden voor PM_{2,5}.

Inzake PM_{2,5} kan het volgende worden gesteld. Vanaf 1 januari 2015 geldt een grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie fijn stof (PM_{2,5}) van 25 µg/m³. Tot 1 januari 2015 blijft het toetsen aan deze grenswaarde voor PM_{2,5} buiten beschouwing, ongeacht of het project na die datum een effect heeft of kan hebben op de luchtkwaliteit.

Tijdens de vaststelling van het OTB waren nog geen geldige methoden beschikbaar om de concentraties PM_{2,5} van het plan te voorspellen. PM₁₀- en PM_{2,5}-concentraties zijn sterk gerelateerd. In de analyse van het Planbureau voor de Leefomgeving is opgenomen dat, uitgaande van de huidige kennis over emissies en concentraties van PM₁₀ en PM_{2,5}, kan worden gesteld dat als vanaf 2011 aan de grenswaarden voor PM₁₀ wordt voldaan, ook aan de grenswaarden voor PM_{2,5} wordt voldaan. Daarmee is de kans zeer klein dat de norm voor PM_{2,5} wordt overschreden op locaties waar de PM₁₀-norm wordt gehaald.

Daarnaast heeft Rijkswaterstaat, los van dit project, specifiek voor PM_{2,5} een knelpuntenanalyse laten uitvoeren voor de zichtjaren 2015 en 2020. Uit deze analyse komt naar voren dat in de genoemde zichtjaren geen knelpunten langs rijkswegen te verwachten zijn.

187. Zienswijzen: 53, 62, 84

Meerdere participanten roepen op om nu al te onderzoeken of in 2010 aan de dan geldende norm voor PM_{2,5} wordt voldaan, ook al is toetsing volgens de bestaande regelgeving niet verplicht.

Antwoord bevoegd gezag: In de eerste plaats wordt opgemerkt dat het wegontwerp past binnen het NSL en dat daarmee is aangetoond dat grenswaarden niet worden overschreden. Vanaf 1 januari 2015 geldt een grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie fijn stof (PM_{2,5}) van 25 µg/m³. Tot 1 januari 2015 blijft het toetsen aan deze grenswaarde voor PM_{2,5} buiten beschouwing, ongeacht of het project na die datum een effect heeft of kan hebben op de luchtkwaliteit.

Tijdens de vaststelling van het OTB waren nog geen geldige methoden beschikbaar om de concentraties PM_{2,5} van het plan te voorspellen. PM₁₀- en PM_{2,5}-concentraties zijn sterk gerelateerd. In de analyse van het Planbureau voor de Leefomgeving is opgenomen dat, uitgaande van de huidige kennis over emissies en concentraties van PM₁₀ en PM_{2,5}, kan worden gesteld dat als vanaf 2011 aan de grenswaarden voor PM₁₀ wordt voldaan, ook aan de grenswaarden voor PM_{2,5} wordt voldaan. Daarmee is de kans zeer klein dat de norm voor PM_{2,5} wordt overschreden op locaties waar de PM₁₀-norm wordt gehaald.

Daarnaast heeft Rijkswaterstaat, los van dit project, specifiek voor PM_{2,5} een knelpuntenanalyse laten uitvoeren voor de zichtjaren 2015 en 2020. Uit deze analyse komt naar voren dat in de genoemde zichtjaren geen knelpunten langs rijkswegen te verwachten zijn.

188. Zienswijzen: 58, 74, 75, 76, 77, 80, 107

Het A2-Buurtenplatform, enkele buurtraden en bewoners vinden het zorgelijk en niet correct dat de negatieve gezondheidseffecten van PM_{2,5} nog niet worden gemeten en op aannamen wordt gebouwd. Ze roepen daarom op om PM_{2,5} in te bouwen in het rekenmodel.

Antwoord bevoegd gezag: In de eerste plaats wordt opgemerkt dat het wegontwerp past binnen het NSL en dat daarmee is aangetoond dat grenswaarden niet worden overschreden. Vanaf 1 januari 2015 geldt een grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie fijn stof (PM_{2,5}) van 25 µg/m³. Tot 1 januari 2015 blijft het toetsen aan deze grenswaarde voor PM_{2,5} buiten beschouwing, ongeacht of het project na die datum een effect heeft of kan hebben op de luchtkwaliteit.

Tijdens de vaststelling van het OTB waren nog geen geldige methoden beschikbaar om de concentraties PM_{2,5} van het plan te voorspellen. PM₁₀- en PM_{2,5}-concentraties zijn sterk

gerelateerd. In de analyse van het Planbureau voor de Leefomgeving is opgenomen dat, uitgaande van de huidige kennis over emissies en concentraties van PM₁₀ en PM_{2,5}, kan worden gesteld dat als vanaf 2011 aan de grenswaarden voor PM₁₀ wordt voldaan, ook aan de grenswaarden voor PM_{2,5} wordt voldaan. Daarmee is de kans zeer klein dat de norm voor PM_{2,5} wordt overschreden op locaties waar de PM₁₀-norm wordt gehaald. Daarnaast heeft Rijkswaterstaat, los van dit project, specifiek voor PM_{2,5} een knelpuntenanalyse laten uitvoeren voor de zichtjaren 2015 en 2020. Uit deze analyse komt naar voren dat in de genoemde zichtjaren geen knelpunten langs rijkswegen te verwachten zijn.

189. Zienswijzen: 53, 62, 84

Volgens Klaor Loch en enkele bewoners is het onvoldoende dat het Rijk vanaf 2011 alleen wil voldoen aan de norm voor fijn stof (veertig microgram per kubieke meter). Deze norm zou volgens de participanten moeten worden aangescherpt, omdat fijn stof bij elke concentratie schadelijk is voor de gezondheid.

Antwoord bevoegd gezag: In de eerste plaats wordt opgemerkt dat het wegontwerp past binnen het NSL en dat daarmee is aangetoond dat grenswaarden niet worden overschreden. De normen uit de EU-richtlijn en de daarop gebaseerde Nederlandse normen zijn gebaseerd op wetenschappelijk consensus over het beschermen van menselijke gezondheid en als zondanig verankert en gewaarborgd in het NSL.

De normen voor PM₁₀ worden naar huidige inzichten niet aangepast. Vanaf 1 januari 2015 geldt een grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie fijn stof (PM_{2,5}) van 25 µg/m³. Tot 1 januari 2015 blijft het toetsen aan deze grenswaarde voor PM_{2,5} buiten beschouwing, ongeacht of het project na die datum een effect heeft of kan hebben op de luchtkwaliteit. Tijdens de vaststelling van het OTB waren nog geen geldige methoden beschikbaar om de concentraties PM_{2,5} van het plan te voorspellen. PM₁₀- en PM_{2,5}-concentraties zijn sterk gerelateerd. In de analyse van het Planbureau voor de Leefomgeving is opgenomen dat, uitgaande van de huidige kennis over emissies en concentraties van PM₁₀ en PM_{2,5}, kan worden gesteld dat als vanaf 2011 aan de grenswaarden voor PM₁₀ wordt voldaan, ook aan de grenswaarden voor PM_{2,5} wordt voldaan. Daarmee is de kans zeer klein dat de norm voor PM_{2,5} wordt overschreden op locaties waar de PM₁₀-norm wordt gehaald. Daarnaast heeft Rijkswaterstaat, los van dit project, specifiek voor PM_{2,5} een knelpuntenanalyse laten uitvoeren voor de zichtjaren 2015 en 2020. Uit deze analyse komt naar voren dat in de genoemde zichtjaren geen knelpunten langs rijkswegen te verwachten zijn.

190. Zienswijzen: 58, 74, 75, 76, 77, 80, 107

Het A2-Buurtenplatform en enkele buurtraden roepen op om – eventueel los van het A2-project - via een Validatieonderzoek in kaart te brengen of filteroplossingen werken en tot een afname van gezondheidsrisico's leiden, zonder noemenswaardige wijzigingen op het gebied van duur, kosten en inhoud. Bovendien vragen de participanten om bij een positieve uitkomst serieus de mogelijkheid en wenselijkheid van de integratie van zo'n filteringssysteem in het A2-plan te overwegen.

Antwoord bevoegd gezag: Van 2005 tot 2009 werkte het Innovatieprogramma Luchtkwaliteit (IPL) in opdracht van de ministeries van VenW en VROM aan innovatieve oplossingen die bijdragen aan verbetering van de luchtkwaliteit op en rond snelwegen. Onderdeel van het IPL was het overkappen en ondertunnelen van wegen en het behandelen van de lucht uit deze overkappingen. In het IPL is het volgende toepassingsadvies voor luchtbehandeling geformuleerd (zie ook www.ipluchtkwaliteit.nl): *“Oplossingen voor luchtkwaliteitsproblemen in en nabij tunnels worden veelal gezocht in actieve systemen zoals ventilatie en reiniging. Deze vergen veel energie en onderhoud en leiden daarbij tot hoge kosten en extra CO₂-uitstoot wat veelal conflicteert met vastgesteld klimaatbeleid. Het is daarom wenselijk de inzet van passieve maatregelen te vergroten.”*

Het plan geeft geen aanleiding om van dit advies af te wijken. Het totaalplan bevat diverse passieve maatregelen waardoor wordt voldaan aan de grenswaarden van de luchtkwaliteitseisen en om de effecten op de leefomgeving zoveel mogelijk te beperken: tunnelmonden buiten de stadskern, (transit)vrachtverkeer op binnenste rijlijnen buiten de

tunnel, dubbele tunnel met verspringende tunnelmonden, ver doorgetrokken verdiepte ligging van het transitverkeer, etc. Er is dan ook geen aanleiding om verdergaande (actieve) maatregelen toe te passen.

5.5.4 Overig

Zienswijzen: 10, 16, 17, 18, 30, 33, 37, 39, 42, 43, 44, 53, 62, 66, 79, 84, 87, 88, 93, 94, 95, 96, 97, 104, 106

191. Zienswijzen: 87, 88, 95, 96, 104, 106
Voor bewoners van Kruisdonk en Mariënwaard is onduidelijk in hoeverre de plannen rekening houden met stankoverlast als gevolg van (afremmend en opnieuw optrekkend) vrachtverkeer (diesel) dat de nieuwe afrit naar Beatrixhaven gebruikt.
Antwoord bevoegd gezag: De kans op stankoverlast vanwege wegverkeer is klein. Er gelden geen wettelijke eisen voor stankoverlast door verkeer in tegenstelling tot stankoverlast door bedrijven. Stank is in beginsel geen aspect dat wordt afgewogen bij de vaststelling van het (O)TB. Er heeft naar stank dan ook geen onderzoek plaatsgevonden.
192. Zienswijzen: 87, 88, 95, 96, 106
Voor bewoners van Kruisdonk is onduidelijk welke gevolgen de plannen hebben voor de luchtkwaliteit ter plekke. Dit gezien de aanleg van de verhoogde (en dalende) afrit vanaf de A2 op de verbindingsweg Beatrixhaven direct naast huis (en tuin) van de participanten. Het afremmende vrachtverkeer zal volgens de participanten veel fijn stof veroorzaken en door de verhoogde ligging van de afrit verspreidt de vervuiling zich zijwaarts naar de woningen van participanten.
Antwoord bevoegd gezag: In de eerste plaats wordt opgemerkt dat het wegontwerp past binnen het NSL en dat daarmee is aangetoond dat grenswaarden niet worden overschreden. Voor een zorgvuldige afweging van het ontwerp is luchtkwaliteit een onderdeel van het MER. Bij de vaststelling van de concentraties is rekening gehouden met de rijsnelheden op de A2, de lagere rijsnelheid op de afrit en de verhoogde ligging (die een positief effect heeft op de concentraties) van de A2 en de afrit.
193. Zienswijze: 104
Voor een bewoner van Mariënwaard is onduidelijk welke gevolgen de plannen hebben voor de luchtkwaliteit ter plekke. Dit gezien de aanleg van de verhoogde verbindingsweg Beatrixhaven direct naast het huis van de participant. Het afremmende vrachtverkeer zal veel fijn stof veroorzaken en door de verhoogde ligging van de afrit verspreidt de vervuiling zich zijwaarts naar de woning van de participant.
Antwoord bevoegd gezag: De aanleg van de verbindingsweg Beatrixhaven behoort niet tot de reikwijdte van het TB en de bevoegdheid van de Minister IenM. Het TB regelt alleen de wijziging van hoofdwegen. De aanleg van de verbindingsweg Beatrixhaven wordt via een afzonderlijk bestemmingsplan - Mariënwaard - geregeld en behoort tot de bevoegdheid van de gemeente Maastricht. Verder wordt opgemerkt dat het wegontwerp van het gehele plan - zowel de onderdelen van het Tracebesluit als de onderdelen van de bestemmingsplannen - past binnen het NSL en dat daarmee is aangetoond dat grenswaarden niet worden overschreden.
194. Zienswijzen: 87, 88, 95, 96, 104, 106
Enkele participanten twijfelen of het vrachtverkeer over de Mariënwaard en Kruisdonk daadwerkelijk afneemt. De afname is nergens in de stukken gemotiveerd.
Antwoord bevoegd gezag: Het verkeersmodel schat dat in de huidige situatie (2004) dagelijks circa 900 vrachtauto's over de route Kruisdonk/Mariënwaard rijden. Voor de autonome situatie in 2026 wordt een verdubbeling verwacht: circa 1.900 vrachtauto's. Als gevolg van de

plannen daalt het aantal vrachtbewegingen naar 400 per etmaal in 2026. Vergeleken met de huidige én de autonome situatie, is dus sprake van een sterke afname van het vrachtverkeer.

195. Zienswijzen: 42, 43, 44, 87, 88, 95, 96, 104

Diverse participanten stellen dat de mededeling dat door afname van achtergronddeposities en emissiearme voertuigen de uitstoot van fijn stof zal afnemen, en een extra emissie door (binnen het OTB) geplande activiteiten 'toelaatbaar' zijn, doet vermoeden dat een nadeliger situatie ontstaat dan wanneer geen plannen worden gerealiseerd.

Antwoord bevoegd gezag: In de eerste plaats wordt opgemerkt dat het wegontwerp past binnen het NSL en dat daarmee is aangetoond dat grenswaarden niet worden overschreden. Voor een zorgvuldige afweging van het ontwerp is luchtkwaliteit een onderdeel van het MER. Uit het MER-luchtonderzoek blijkt dat bij Hoeve Waterrijk en de woningen langs Kruisdonk is de luchtkwaliteit na planrealisatie beter is dan in de huidige situatie en in beperkte mate slechter dan in de autonome ontwikkeling. Daar staat tegenover dat ter plaatse van de dichtbevolkte stadstraverse (na planrealisatie: de parklaan) de luchtkwaliteit in zeer belangrijke mate verbeterd.

196. Zienswijze: 10

Een participant uit Heer vraagt aandacht voor luchtvervuiling nabij de Sint Josephstraat en de Philipsweg, waar de ringwegen voor de onderste tunnelmonden komen te liggen. Ook vraagt hij aandacht voor mogelijke luchtvervuiling van uitlaatgassen en fijn stofproblematiek, waarbij nieuwe ontwikkelingen gevolgd moeten worden en, als mogelijk, toegepast.

Antwoord bevoegd gezag: In de eerste plaats wordt opgemerkt dat het ontwerp past binnen het NSL en dat daarmee is aangetoond dat grenswaarden niet worden overschreden. Voor een zorgvuldige afweging van het ontwerp is luchtkwaliteit een onderdeel van het MER. De luchtkwaliteit nabij de woningen aan de oostzijde van de zuidelijke tunnelmond en in Heer heeft bijzondere aandacht gekregen in de MER-luchtkwaliteitsrapportage (zie Bijlage J van het TB). De concentraties zijn daar weliswaar hoger dan in de autonome ontwikkeling, doch zijn ze relevant lager dan de geldende grenswaarden. De concentraties voor PM₁₀ zijn nog lager dan voor NO₂ en leveren evenmin een overschrijding van grenswaarden op.

Daarnaast: Van 2005 tot 2009 werkte het Innovatieprogramma Luchtkwaliteit (IPL) in opdracht van de ministeries van VenW en VROM aan innovatieve oplossingen die bijdragen aan verbetering van de luchtkwaliteit op en rond snelwegen. Onderdeel van het IPL was het overkappen en ondertunnelen van wegen en het behandelen van de lucht uit deze overkappingen. In het IPL is het volgende toepassingsadvies voor luchtbehandeling geformuleerd (zie ook www.ipluchtkwaliteit.nl): *"Oplossingen voor luchtkwaliteitsproblemen in en nabij tunnels worden veelal gezocht in actieve systemen zoals ventilatie en reiniging. Deze vergen veel energie en onderhoud en leiden daarbij tot hoge kosten en extra CO₂-uitstoot wat veelal conflicteert met vastgesteld klimaatbeleid. Het is daarom wenselijk de inzet van passieve maatregelen te vergroten."*

Het plan geeft geen aanleiding om van dit advies af te wijken. Het totaalplan bevat diverse passieve maatregelen waardoor wordt voldaan aan de grenswaarden van de luchtkwaliteiteisen en om de effecten op de leefomgeving zoveel mogelijk te beperken: tunnelmonden buiten de stadskern, (transit)vrachtverkeer op binnenste rijlijnen buiten de tunnel, dubbele tunnel met verspringende tunnelmonden, ver doorgetrokken verdiepte ligging van het transitverkeer, etc. Er is dan ook geen aanleiding om nieuwe ontwikkelingen voor de actieve behandeling van verontreinigende lucht vanuit tunnels toe te passen.

197. Zienswijze: 18

De Stichting voor Beroepsonderwijs en Volwasseneneducatie Westelijk Zuid-Limburg is van mening dat de snelheden voor de permanente hoofdrijbaan, de parallelrijbaan en het knooppunt omlaag moeten om zo onder andere de luchtkwaliteit te verbeteren. Hier zouden dan ook (traject)controles moeten worden uitgevoerd.

Antwoord bevoegd gezag: De noodzaak tot het beperken van de snelheid wordt voor geluid en lucht niet ingegeven door enig wettelijk kader. Uitgangspunt bij de ondertunneling van de

A2 Traverse is een doortrekking van de snelweg A2 met een consistent wegbeeld. Vanuit verkeersoptiek is het terugbrengen van de snelheid naar 80 kilometer per uur ongewenst. Het ontwerp is gebaseerd op een ontwerpsnelheid van 100 kilometer per uur, waardoor het verkeer met deze snelheid op een veilige manier kan worden afgewikkeld. Voor het geluidsniveau en de luchtkwaliteit wordt aan de wettelijke grenswaarden voldaan.

198. Zienswijzen: 16, 17, 30, 93, 94, 97

Meerdere participanten denken dat er nog meer stankoverlast zal ontstaan.

Antwoord bevoegd gezag: De kans op stankoverlast vanwege wegverkeer is klein. Er gelden geen wettelijke eisen voor stankoverlast door verkeer in tegenstelling tot stankoverlast door bedrijven. Stank is in beginsel geen aspect dat wordt afgewogen bij de vaststelling van het (O)TB. Er heeft naar stank dan ook geen onderzoek plaatsgevonden.

199. Zienswijze: 37

Een bewoner vindt het onbegrijpelijk dat er geen filtering van fijn stof komt aan de ingangen en denkt dat het vooral een financiële afweging is. Ook verwacht hij dat de uiteindelijke kosten van het totale project zullen oplopen tijdens de uitvoering.

Antwoord bevoegd gezag: In de eerste plaats wordt opgemerkt dat het ontwerp past binnen het NSL en dat daarmee is aangetoond dat grenswaarden niet worden overschreden. Er is derhalve wettelijk gezien geen noodzaak om filtering toe te passen.

Van 2005 tot 2009 werkte het Innovatieprogramma Luchtkwaliteit (IPL) in opdracht van de ministeries van VenW en VROM aan innovatieve oplossingen die bijdragen aan verbetering van de luchtkwaliteit op en rond snelwegen. Onderdeel van het IPL was het overkappen en ondertunnelen van wegen en het behandelen van de lucht uit deze overkappingen. In het IPL is het volgende toepassingsadvies voor luchtbehandeling geformuleerd (zie ook www.ipluchtkwaliteit.nl): *“Oplossingen voor luchtkwaliteitsproblemen in en nabij tunnels worden veelal gezocht in actieve systemen zoals ventilatie en reiniging. Deze vergen veel energie en onderhoud en leiden daarbij tot hoge kosten en extra CO₂-uitstoot wat veelal conflicteert met vastgesteld klimaatbeleid. Het is daarom wenselijk de inzet van passieve maatregelen te vergroten.”*

Het plan geeft geen aanleiding om van dit advies af te wijken. Het totaalplan bevat diverse passieve maatregelen waardoor wordt voldaan aan de grenswaarden van de luchtkwaliteiteisen en om de effecten op de leefomgeving zoveel mogelijk te beperken: tunnelmonden buiten de stadskern, (transit)vrachtverkeer op binnenste rijlijnen buiten de tunnel, dubbele tunnel met verspringende tunnelmonden, ver doorgetrokken verdiepte ligging van het transitverkeer, etc. Er is dan ook geen aanleiding om verdergaande (actieve) maatregelen toe te passen. Het niet toepassen van luchtbehandeling in de tunnel is niet alleen ingegeven door financiële reden, maar ook door onvoldoende (bewezen) milieuwinst van deze technieken. Ten slotte is er op dit moment geen aanleiding te veronderstellen dat het voor het project beschikbare budget in de toekomst niet toereikend zal zijn.

200. Zienswijzen: 33, 39

Enkele participanten denken dat de waarden voor fijn stof (PM₁₀ en PM_{2,5}) in 2017 als gevolg van de oostwaartse verschuiving van de A2/A79 ter hoogte van de Westrand hoger zijn dan wanneer de huidige infrastructuur rondom Knooppunt Kruisdonk gehandhaafd zou blijven.

Antwoord bevoegd gezag: In de eerste plaats wordt opgemerkt dat het wegontwerp past binnen het NSL en dat daarmee is aangetoond dat grenswaarden niet worden overschreden. Voor een zorgvuldige afweging van het ontwerp is luchtkwaliteit een onderdeel van het MER. Uit het MER-luchtonderzoek blijkt het volgende. Bij de woningen aan de Westrand zijn de concentraties PM₁₀ na planrealisatie lager dan in de huidige situatie en in beperkte mate hoger dan in de autonome ontwikkeling.

Vanaf 1 januari 2015 geldt een grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie fijn stof (PM_{2,5}) van 25 µg/m³. Tot 1 januari 2015 blijft het toetsen aan deze grenswaarde voor PM_{2,5} buiten beschouwing, ongeacht of het project na die datum een effect heeft of kan hebben op de luchtkwaliteit.

Tijdens de vaststelling van het OTB waren nog geen geldige methoden beschikbaar om de concentraties PM_{2,5} van het plan te voorspellen. PM₁₀- en PM_{2,5}-concentraties zijn sterk

gerelateerd. In de analyse van het Planbureau voor de Leefomgeving is opgenomen dat, uitgaande van de huidige kennis over emissies en concentraties van PM_{10} en $PM_{2,5}$, kan worden gesteld dat als vanaf 2011 aan de grenswaarden voor PM_{10} wordt voldaan, ook aan de grenswaarden voor $PM_{2,5}$ wordt voldaan. Daarmee is de kans zeer klein dat de norm voor $PM_{2,5}$ wordt overschreden op locaties waar de PM_{10} -norm wordt gehaald. Daarnaast heeft Rijkswaterstaat, los van dit project, specifiek voor $PM_{2,5}$ een knelpuntenanalyse laten uitvoeren voor de zichtjaren 2015 en 2020. Uit deze analyse komt naar voren dat in de genoemde zichtjaren geen knelpunten langs rijkswegen te verwachten zijn.

201. Zienswijzen: 33, 39

Enkele participanten verwachten dat veel verkeersdeelnemers de maximumsnelheid op het tracé (100 kilometer per uur) in de toekomst gaan overschrijden. Dit omdat omstandigheden die de snelheid belemmeren, zoals files, stoplichten en de maximumsnelheid van de N2 (50 kilometer per uur), ontbreken. Dit zorgt volgens de participanten voor meer milieuoverlast dan waarmee rekening is gehouden in de modellen.

Antwoord bevoegd gezag: Bij het vaststellen van de luchtkwaliteit is uitgegaan van het gegeven dat alle voertuigen op de hoofdrijbaan rijden met de maximum snelheid. Ondanks politiecontroles kan niet worden vermeden dat sommige verkeersdeelnemers de maximumsnelheid overschrijden. Daar staat tegenover dat het merendeel van bestuurders minder hard rijdt dan de maximumsnelheid. Het gehanteerde uitgangspunt – alle auto's rijden met de maximum snelheid – leidt dan ook eerder tot een overschatting van de werkelijk opgetreden concentraties.

Verder wordt opgemerkt dat het wegontwerp past binnen het NSL en dat daarmee is aangetoond dat grenswaarden niet worden overschreden. Vanwege het NSL heeft Nederland heeft de plicht om jaarlijks aan de Europese Commissie te rapporteren over de concentratieniveaus. Het hieraan gekoppelde monitoringsprogramma biedt extra waarborg dat aan de grenswaarden voor PM_{10} en NO_2 wordt voldaan. In deze monitoring worden ook de toekomstige inzichten inzake emissies en achtergrondconcentraties meegenomen.

202. Zienswijzen: 53, 62, 66

Volgens enkele participanten - waaronder de Stichting Klaar Loch - houden de wetgeving en techniek de gezondheidkundige inzichten niet bij. Volgens hen bestaat het meest schadelijke deel van fijn stof uit elementair koolstof van dieseluitletgasen en is dit honderd keer kleiner ($PM_{0,1}$ i.p.v. PM_{10}). De participanten vinden dat de lucht in de tunnel daarom gefilterd moet worden.

Antwoord bevoegd gezag: De normen uit de EU-richtlijn en de daarop gebaseerde Nederlandse normen zijn gebaseerd op wetenschappelijk consensus over het beschermen van menselijke gezondheid en zijn als zodanig verankert en gewaarborgd in het NSL.

Bij de vaststelling van het (O)TB is – zoals wettelijk bepaald – rekening gehouden met alle geldende wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit. Voor tunnelfiltering wordt verwezen naar het Innovatieprogramma Luchtkwaliteit (IPL) dat in opdracht van de ministeries van VenW en VROM van 2005 tot 2009 werkte aan innovatieve oplossingen die bijdragen aan verbetering van de luchtkwaliteit op en rond snelwegen. Onderdeel van het IPL was het overkappen en ondertunnelen van wegen en het behandelen van de lucht uit deze overkappingen. In het IPL is het volgende toepassingsadvies voor luchtbehandeling geformuleerd (zie ook www.ipluchtkwaliteit.nl): *“Oplossingen voor luchtkwaliteitsproblemen in en nabij tunnels worden veelal gezocht in actieve systemen zoals ventilatie en reiniging. Deze vergen veel energie en onderhoud en leiden daarbij tot hoge kosten en extra CO_2 -uitstoot wat veelal conflicteert met vastgesteld klimaatbeleid. Het is daarom wenselijk de inzet van passieve maatregelen te vergroten.”*

Het plan geeft geen aanleiding om van dit advies af te wijken. Het totaalplan bevat diverse passieve maatregelen waardoor grenswaarden van de luchtkwaliteitsnormen niet worden overschreden: tunnelmonden buiten de stadskern, (transit)vrachtverkeer op binnenste rijlijnen buiten de tunnel, dubbele tunnel met verspringende tunnelmonden, verdoortrokken verdiepte ligging van het transitverkeer, etc. Er is dan ook geen aanleiding om verdergaande (actieve) maatregelen toe te passen.

203. Zienswijzen: 53, 62, 84

De Stichting Klaor Loch en enkele bewoners geven aan dat er ten onrechte vanuit wordt gegaan dat het plan aan de wettelijke normen voldoet (vanaf 2011 aan de fijn stofnorm en vanaf 2015 aan de norm voor stikstofdioxide). De participanten zijn van mening dat de luchtkwaliteit over de afstand tussen de tunnelmonden verbetert, maar denken dat dat ten koste gaat van de luchtkwaliteit in de omgeving van de tunnelmonden. Zij denken verder dat de luchtverontreiniging per saldo zelfs toeneemt, omdat de tunnel een verkeersaanzuigende werking heeft. Daarnaast zal volgens de participanten door de tolheffing in Duitsland veel internationaal vrachtverkeer met bestemming (Noord-)Duitsland in de toekomst gebruik maken van de route via Maastricht.

Antwoord bevoegd gezag: In de eerste plaats wordt opgemerkt dat het wegontwerp past binnen het NSL en dat daarmee is aangetoond dat grenswaarden niet worden overschreden. Vanwege het NSL heeft Nederland de plicht om jaarlijks aan de Europese Commissie te rapporteren over de concentratieniveaus. Het hieraan gekoppelde monitoringsprogramma biedt extra waarborg dat aan de grenswaarden voor PM₁₀ en NO₂ wordt voldaan.

Voor een zorgvuldige afweging van het ontwerp is luchtkwaliteit een onderdeel van het MER. Het MER-luchtkwaliteitonderzoek is op deskundige wijze uitgevoerd en toetsing aan luchtkwaliteitsnormen heeft op een correcte wijze plaatsgevonden. Daarbij is rekening gehouden met de verwachte toename van de verkeersstromen. In de verkeersaantrekkende werking zijn ook de effecten van de tolheffing in Duitsland verdisconteerd. Er is dan ook geen reden om te twijfelen aan de uitkomsten van het luchtkwaliteitonderzoek in het MER en aan de wettelijke toetsing aan de luchtkwaliteitsnormen. Uit het MER blijkt dat vrijwel overal de luchtkwaliteit verbetert, zowel in de autonome situatie, als na planrealisatie. Een tijdelijke uitzondering hierop is de locatie hoek Philipsweg/St. Josephstraat. Hier zijn de concentraties in 2017 na uitvoering van het project hoger dan in de huidige situatie (maar nog steeds ruim onder de grenswaarden voor PM₁₀ en NO₂). In 2020 zijn deze concentraties overigens weer afgenomen tot onder de huidige waarde. Zie verder ook Bijlage J bij de Toelichting op het TB.

204. Zienswijzen: 53, 62, 84

De Stichting Klaor Loch en enkele bewoners geven aan dat het Planbureau voor de Leefomgeving recentelijk berekend heeft dat in Nederland een veel kleiner deel van het fijn stof een natuurlijke oorsprong heeft dan tot nu toe werd aangenomen. Het is volgens de participanten daarom onjuist om te stellen dat de helft van de fijn stofconcentratie uit bodemstoffen en zeezout bestaat. Zij twijfelen ernstig aan de betrouwbaarheid van de onderzoeken die hebben plaatsgevonden als voorbereiding van het plan.

Antwoord bevoegd gezag: In de eerste plaats wordt opgemerkt dat het wegontwerp past binnen het NSL en dat daarmee is aangetoond dat grenswaarden niet worden overschreden. In de Wet milieubeheer en de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 is bepaald op welke wijze rekening moet worden gehouden met concentratiebijdragen van natuurlijke bronnen. In het luchtkwaliteitonderzoek van het MER zijn de concentratiebijdragen van natuurlijke bronnen (zeezout) op de juiste, bij wet vastgestelde wijze in rekening gebracht. Er is dan ook geen reden om te twijfelen aan de betrouwbaarheid van deze onderzoeken.

Dat het plan onderdeel is van het NSL heeft verder tot gevolg dat Nederland hierdoor de plicht heeft om jaarlijks aan de Europese Commissie te rapporteren over de concentratieniveaus. Het hieraan gekoppelde monitoringsprogramma biedt extra waarborg dat aan de grenswaarden voor PM₁₀ en NO₂ wordt voldaan. In deze monitoring worden ook de toekomstige inzichten inzake emissies en achtergrondconcentraties (waaronder zeezout) meegenomen.

205. Zienswijze: 79

Buurtplatform Randwyck geeft aan dat het meetstation aan de Nassaulaan gesloopt wordt. Aangezien de luchtkwaliteit bij de zuidelijke tunnelmonden volgens het platform straks een knelpunt is, moet de luchtkwaliteit continu worden gemeten. Het platform roept op om gronden binnen de OTB-grenzen aan te wijzen voor vaste meetstations en ook bij de tunnelmonden aan te duiden op de detailkaarten.

Antwoord bevoegd gezag: In de eerste plaats wordt opgemerkt dat het wegontwerp past binnen het NSL en dat daarmee is aangetoond dat grenswaarden niet worden overschreden. De rekenlocaties in het NSL zijn bepaald overeenkomstig de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007. Er zijn geen metingen uitgevoerd omdat voor de toekomst niet gemeten kan worden. Berekeningen zijn dan de enige oplossing. Meten is geen verplichting. Langs het huidige traject van de N2 heeft de Provincie Limburg een meetstation voor luchtkwaliteitsmetingen ingericht. Dit meetstation moet worden verplaatst voor de bouw van de tunnel en de tijdelijke verlegging van de N2. Er zal in overleg worden getreden met het A2-Buurtenplatform, de gemeente Maastricht en de Provincie Limburg om een geschikte locatie vast te stellen voor dit meetstation. Het aantal meetstations wordt niet uitgebreid.

5.6 Externe veiligheid

5.6.1 Vervoer gevaarlijke stoffen

Zienswijzen: 38, 42, 43, 44, 45, 87, 88, 95, 96, 98, 99, 104, 106, 108, 109, 110, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 132, 133, 134, 135, 136, 137

206. Zienswijzen: 98, 99, 108, 109, 110, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 132, 133, 134, 135, 136, 137

Meerdere participanten vinden dat er onvoldoende aandacht is voor de veiligheid in en om het dubbellaagse tunnelconcept. Zo blijft het instortingsgevaar bij mogelijke explosies, als gevolg van de stapeling van tunnelbuizen, volgens hen buiten beschouwing.

Antwoord bevoegd gezag: Een landtunnel moet voldoen aan een aantal wetten en regels. Het OTB voldoet hieraan. Zie hiervoor ook het advies van de Commissie Tunnelveiligheid (Bijlage 3 bij het (O)TB). Instortingsgevaar bij explosies is meegenomen in de risicoanalyse en het tunnelveiligheidsplan. Uitgangspunt voor het ontwerp is dat de kans op een explosie zeer klein is. Als toch een explosie optreedt, leidt dit niet tot het volledig instorten van de tunnel. Mogelijk wel tot het bezwijken van een beperkt deel. Mocht een deel van de tunnel bezwijken, dan is instortingsgevaar voor de bebouwing in de directe omgeving van de tunnel nihil. Bij het ontwerp van de tunnel wordt hier namelijk rekening mee gehouden.

207. Zienswijzen: 38, 42, 43, 44, 45

Enkele participanten stellen dat de nieuwe verkeerssituatie met verkeerstoename (waaronder vervoer van gevaarlijke stoffen), een gevaarlijker wegennet en een dichtere ligging bij de woningen (van Hoeve Waterrijk), een groter risico op ongelukken en meer schade met zich meebrengt. Volgens de participanten wijkt de cumulatieve van risico's in het OTB/MER op minimaal drie punten af van de huidige externe veiligheidssituatie, met een vergroting van het plaatsgebonden risico voor omwonenden als gevolg. Dit risico is ten onrechte niet of onvoldoende meegenomen in de berekeningen. Bovendien is niet inzichtelijk gemaakt waar de contour 10^{-6} komt te liggen. En is, volgens een deel van de participanten, niet na te gaan of rekening is gehouden met de aangescherpte wetgeving (anticipatie beleid). Een ander deel van de participanten stelt dat in wegvak L109 van het verrichte onderzoek 'Externe Veiligheid' de bebouwing van Hoeve Waterrijk niet is opgenomen.

Antwoord bevoegd gezag: In de resultaten van de berekeningen staat dat er geen plaatsgebonden risico 10^{-6} contour is over de gehele route en daarmee ook niet over het wegvak L109. Uit de berekeningen blijkt dat er enkel ter hoogte van de tunnelmonden een Plaatsgebonden risico (PR) 10^{-6} contour ligt. Dit is beschreven in het rapport Externe Veiligheid. Hetzelfde geldt voor het groepsrisico. Als gevolg van de geplande ontwikkelingen neemt het groepsrisico af, alleen ter hoogte van de tunnelmonden neemt deze toe. Dit is meegenomen in hoofdstuk 8, waarin de bouwstenen voor de verantwoording zijn geleverd. In de rapportage en in het TB is de relevante (aangescherpte) wetgeving beschreven en is er geanticipeerd op nieuw beleid.

Hoeve Waterrijk is niet meegenomen in de berekeningen. De hoeve ligt immers ten westen van de Amberstraat-Noord en dus ten westen en buiten bebouwingsvlak 59. Zie ook figuur 2.3 (bebouwing wegvak L 109) van Bijlage 4 (ingetekende bebouwing) van de Externe Veiligheidsrapportage (bijlage E bij TB).

208. Zienswijzen: 38, 44, 87, 88, 95, 96, 104, 106

Diverse participanten geven aan dat door de nieuwe afrit Beatrixhaven meer vrachtverkeer met gevaarlijke stoffen de nabij gelegen woningen (Kruisdonk en

Mariënwaard) passeert. Door de daling van de afrit vanaf de hoger gelegen A2 is het massa-effect bij een ongeluk groot. Zij verzoeken het risico voor externe veiligheid bij de woningen aan Kruisdonk en Mariënwaard specifiek te onderzoeken.

Antwoord bevoegd gezag: Voor de weg is een risicoanalyse uitgevoerd, die voldoet aan de normen uit de wet- en regelgeving. Uit de analyse blijkt dat er nauwelijks risico's zijn: er is geen PR 10^{-6} contour en groepsrisico blijft ruim onder de oriëntatiewaarde. In de risicoberekening is uitgegaan van de maximale hoeveelheid tankwagens met gevaarlijke stoffen en is rekening gehouden met de eigenschappen van de weg en de ligging van de woningen. De risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de afrit zijn lager dan de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de hoofdweg, omdat over de afrit (het onderliggend wegennet) minder vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt.

209. Zienswijzen: 38, 42, 43, 44, 45, 87, 88, 95, 96, 104, 106

Meerdere participanten geven aan dat niet inzichtelijk is gemaakt waar de legaliteitsgrens van 1 procent komt te liggen. Gesteld wordt dat zeer waarschijnlijk grote delen van de Kruisdonk, Mariënwaard, Westrand, Ambyerstraat-Noord en Hoeve Waterrijk binnen deze grens liggen, waardoor bewoners aan zeer hoge externe risico's worden blootgesteld.

Antwoord bevoegd gezag: In de externe veiligheidsrapportage staat dat met een afstand van 650 meter is gewerkt. Conform de geldende richtlijnen is dit toegestaan omdat wordt aangetoond dat modellering tot 950 meter geen effect heeft op de hoogte van de risico's. Zie hiervoor de berekening in bijlage 5 van het rapport 'Externe Veiligheid' (het rapport Externe Veiligheid is Bijlage E van de Toelichting op het (O)TB). Uit de berekening blijkt dat het groepsrisico niet verandert. In de verantwoordingsparagraaf (hoofdstuk 8 in de externe veiligheidsrapportage) wordt aangegeven welke maatregelen genomen kunnen worden om de externe veiligheidseffecten te beperken. Aanvullend hierop is in bijlage 6 het advies van de brandweer weergegeven. Ook hierin wordt beschreven wat men kan doen om de effecten te beperken.

In voornoemde bijlage zijn de bebouwingsvlakken vanaf 650 meter en tot 950 meter donkerblauw gekleurd. Zo is weergegeven waar de 650 meter grens ongeveer ligt. De externe veiligheidsrisico's zijn niet zo hoog als door participanten gedacht. Deze blijven immers ruim onder de oriëntatiewaarde. Ook is geen sprake van een plaatsgebonden risico 10^{-6} contour waarbinnen kwetsbare bestemmingen liggen.

210. Zienswijze: 96

Een participant geeft aan dat door de ligging van de afrit Beatrixhaven een gevoel van onveiligheid ontstaat, omdat de vrachtwagens op zeer korte afstand van de woning van de participant passeren. Het gevaar voor ongelukken is aanwezig.

Antwoord bevoegd gezag: De weg is ontworpen volgens de geldende ontwerprijrichtlijnen. Veiligheid is hier onderdeel van. Bij externe veiligheid gaat het om risico's vanwege tankwagens met gevaarlijke stoffen. Hiervoor is een risicoanalyse uitgevoerd die voldoet aan de normen uit de wet- en regelgeving. De risicoanalyse heeft aangetoond dat de risico's over de weg zeer laag zijn: er is geen PR 10^{-6} contour en het groepsrisico ligt ruim onder de oriëntatiewaarde. In de analyse is rekening gehouden met de ligging van de weg en de woningen ten opzichte van deze weg. De risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de afrit zijn lager dan de risico's over de hoofdweg als gevolg van het vervoer van gevaarlijke stoffen, omdat over de afrit (het onderliggend wegennet) minder vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt.

211. Zienswijzen: 98, 99, 108, 109, 110, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 132, 133, 134, 135, 136, 137

Een groot aantal participanten geeft aan dat zij het vreemd vinden dat veel interne en externe veiligheidsaspecten bij het vaststellen van het OTB nog onduidelijk zijn en onvoldoende zijn onderzocht.

Antwoord bevoegd gezag: Het klopt dat bij het vaststellen van het OTB nog geen advies van de brandweer en een verantwoording groepsrisico beschikbaar waren. Dit neemt niet weg dat alle benodigde informatie en onderzoeken voorhanden waren om het OTB te kunnen

vaststellen. Het advies van de brandweer en de verantwoording groepsrisico maken onderdeel uit van het TB.

212. Zienswijzen: 98, 99, 108, 109, 110, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 132, 133, 134, 135, 136, 137

Een groot aantal participanten maken zich zorgen over de mogelijke gevolgen van calamiteiten in de tunnel voor hun eigendommen in de directe nabijheid van de tunnelbuizen. Zij zijn van mening dat het OTB te weinig rechtszekerheid biedt op dit punt.

Antwoord bevoegd gezag: Een landtunnel moet voldoen aan een aantal wetten en regels. Het OTB voldoet hieraan. Zie hiervoor ook het advies van de Commissie Tunnelveiligheid (Bijlage 3 bij het (O)TB). Instortingsgevaar bij explosies is meegenomen in de risicoanalyse en het tunnelveiligheidsplan. Uitgangspunt voor het ontwerp is dat de kans op een explosie zeer klein is. Als toch een explosie optreedt, leidt dit niet tot het volledig instorten van de tunnel. Mogelijk wel tot het bezwijken van een beperkt deel. Mocht een deel van de tunnel bezwijken, dan is instortingsgevaar voor de bebouwing in de directe omgeving van de tunnel nihil. Bij het ontwerp van de tunnel wordt hier namelijk rekening mee gehouden.

5.6.2 Overig

Zienswijzen: 18

213. Zienswijze: 18

De Stichting voor Beroepsonderwijs en Volwasseneneducatie Westelijk Zuid-Limburg wil gedetailleerdere informatie over hoe met de groeps- en plaatsgebonden risico's wordt omgegaan.

Antwoord bevoegd gezag: In de achtergronddocumentatie is een gedetailleerd externe veiligheidsonderzoek opgenomen, inclusief advies van de brandweer. Zie het TB en Bijlage E van de Toelichting op het (O)TB. Hierin staat hoe met de externe veiligheidsrisico's wordt omgegaan. De externe veiligheidsrisico's zijn niet zo hoog als gedacht. Deze blijven immers ruim onder de oriënterende waarde. Ook is geen sprake van een plaatsgebonden risico 10^{-6} contour waarbinnen kwetsbare bestemmingen liggen.

5.7 Natuur en landschap

5.7.1 Beschermde soorten

Zienswijzen: 58, 65, 74, 75, 76, 77, 80, 89, 107

214. Zienswijzen: 58, 74, 75, 76, 77, 80, 89, 107

Het A2-Buurtenplatform, enkele buurtraden en bewoners wijzen erop dat verstoringen in de Landgoederenzone écht moeten worden voorkomen. Het woord 'dienen' is volgens het platform te vrijblijvend.

Antwoord bevoegd gezag: Het volledig voorkomen van effecten, die worden veroorzaakt door verstoringen, is niet mogelijk. Binnen het plan wordt echter zoveel mogelijk gedaan om te voldoen aan wettelijke eisen en randvoorwaarden, waardoor verstoringen tot een aanvaardbaar minimum beperkt blijven. In eerste instantie wordt gekeken naar een oplossing die het minst verstorend is. Als dat niet lukt, worden mitigerende maatregelen genomen die zijn afgestemd met het ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie. In een aantal gevallen zijn mitigerende maatregelen niet voldoende. Voor die activiteiten wordt een ontheffing van de Flora- en faunawet aangevraagd.

215. Zienswijze: 65

Volgens de stichting RAVON wordt het leefgebied van de muurhagedis aan de Industrieweg op dit moment verstoord door vrachtwagens. De eventuele verwerking van puin bij Bowie resulteert volgens de participant in een toename van vrachtwagens. Daardoor dreigt het leefgebied aan de Industrieweg volledig ongeschikt te worden. De stichting denkt dat het gebied te klein wordt om een duurzame populatie muurhagedissen te herbergen. De participant vindt het onterecht dat er geen rekening is gehouden met deze activiteiten.

Antwoord bevoegd gezag: Op dit moment is geen sprake van aan- en afvoer van grond tijdens de uitvoering naar de genoemde locatie in de wijk Bosscherveld. Het plan heeft dan ook geen invloed op het leefgebied van de muurhagedis.

5.7.2 Natuurgebieden

Zienswijzen: 38, 42, 43, 44, 45

216. Zienswijzen: 38, 42, 43, 44, 45

Participanten aan de Ambyerstraat-Noord en Westrand geven aan dat het OTB/MER geen enkel inzicht geeft op welke manier de groene wal (waarin bewoners twintig jaar geleden zelf hebben geïnvesteerd en waardoor hun tuin wordt omgeven) - een zeer waardevol flora- en faunagebied waar ook beschermde diersoorten wonen - is meegenomen en meegewogen dan wel beschermd.

Antwoord bevoegd gezag: Voor alle natuur- en leefgebieden van beschermde soorten in het plangebied is door Natuurbalans een natuurinventarisatie gedaan. Deze gegevens zijn meegewogen en meegenomen in de toetsing van beschermde soorten, leefgebieden en natuurgebieden, zoals deze beschreven staan in Bijlage F1 en F2 bij de Toelichting op het TB. De aanwezigheid van beschermde soorten in de groene wal is onderzocht door Natuurbalans. Hieruit komt naar voren dat op de wal geen beschermde soorten of waarden aanwezig zijn, die wettelijke bescherming behoeven en dus onderdeel moeten uitmaken van het compensatie- en mitigatieplan (Bijlage F1).

5.7.3 Overig

Zienswijzen: 16, 17, 25, 30, 38, 41, 42, 43, 44, 45, 58, 74, 75, 76, 77, 78, 80, 89, 93, 94, 97, 107

217. Zienswijzen: 38, 42, 43, 44, 45

Diverse participanten stellen dat het lijkt alsof flora- en faunaonderzoek onvolledig is uitgevoerd. De groene wal heeft volgens hen een hoge landschappelijke waarde als onderdeel of ecologische geleidingszone in de Landgoederenzone. Bovendien stelt het plan A2 Passage Maastricht dat de Landgoederenzone – waarvan de groene wal deel uitmaakt – een groener karakter moet krijgen.

Antwoord bevoegd gezag: Voor alle natuur- en leefgebieden van beschermde soorten in het plangebied is door Natuurbalans een natuurinventarisatie gedaan. Deze gegevens zijn meegewogen en meegenomen in de toetsing van beschermde soorten, leefgebieden en natuurgebieden, zoals deze beschreven staan in bijlage F1 en F2 bij de Toelichting op het TB. Natuurbalans is aangesloten bij het Netwerk Groene Bureaus. Hiermee is gewaarborgd dat de natuurinventarisaties aan kwaliteitseisen voldoen en volledig zijn. In de natuurinventarisaties is naar voren gekomen dat de groene wal niet van een dergelijke bijzondere ecologische kwaliteit is dat deze wettelijk beschermd is. Dat de feitelijke beleving anders is, doet hieraan niet af.

Het plan A2 Passage Maastricht draagt er overigens wel degelijk aan bij dat de Landgoederenzone wordt versterkt en daardoor in ecologisch op zich in belang toeneemt.

218. Zienswijzen: 38, 44

Als de groene wal (deels) wordt beslecht, verzoeken participanten aan de Ambyerstraat-Noord en Westrand om compensatiemaatregelen, versterking van de aanwezige natuurwaarden en realisatie van een vergelijkbare situatie voor bewoners door een nieuwe wal en/of schermen en/of robuuste vervangende aanplant.

Antwoord bevoegd gezag: De groene wal heeft geen wettelijke beschermde status en zodoende is er geen wettelijke compensatieplicht, behoudens de herplantplicht die voortvloeit uit de bomenverordening van de gemeente Maastricht. Met de eigenaren van de percelen, die direct worden geraakt door het plan, wordt bekeken welke wensen er zijn voor de afwerking van het eigen terrein (waterhuishouding, erfafscheiding, bereikbaarheid). Gezien de beschikbare ruimte in het plan zal dit niet een gelijkwaardige vervanger van de groene wal kunnen worden. Verder vinden de werkzaamheden en activiteiten plaats, volgens de geldende wet- en regelgeving.

219. Zienswijzen: 42, 43, 45

Enkele participanten, die in Hoeve Waterrijk wonen, verzoeken om de aanwezige flora en fauna maximaal te beschermen. Als het écht nodig is om een deel van de groene wal te vernietigen, vragen zij om adequate voorzieningen aangrenzend aan hun tuin om zo het zicht op het verkeer weg te nemen. Verder verzoeken zij om het huidige beeld van een groene wal zo veel mogelijk in de nieuwe situatie te reconstrueren met robuuste beplanting waardoor flora en fauna hersteld kan worden.

Antwoord bevoegd gezag: De groene wal heeft geen wettelijke beschermde status en zodoende is er geen wettelijke compensatieplicht, behoudens de herplantplicht die voortvloeit uit de bomenverordening van de gemeente Maastricht. Met de eigenaren van de percelen, die direct worden geraakt door het plan, wordt bekeken welke wensen er zijn voor de afwerking van het eigen terrein (waterhuishouding, erfafscheiding, bereikbaarheid). Gezien de beschikbare ruimte in het plan zal dit niet een gelijkwaardige vervanger van de groene wal kunnen worden. Verder vinden de werkzaamheden en activiteiten plaats, volgens de geldende wet- en regelgeving.

220. Zienswijzen: 38, 42, 43, 44, 45

Diverse participanten vinden extra groenmaatregelen in Amby nodig. De suggestie in het OTB/MER dat Amby met de aanleg van de verknoping van de A2/A79 extra groen krijgt, wordt volgens participanten niet waargemaakt: een groenstrook met een hoge ecologische waarde wordt gesloopt om plaats te maken voor een talud oplopend tot 5,6 meter met daarop een betonnen geluidsscherm van twee of drie meter.

Antwoord bevoegd gezag: Aan de oostzijde van de verknoping is geen ruimte beschikbaar. In het knooppunt en aan de westzijde is deze ruimte er wel en zodoende vinden hier de groenmaatregelen plaats. Per saldo neemt de hoeveelheid groen dus toe. Met eigenaren van percelen, die direct worden geraakt door het plan, wordt bekeken welke wensen er zijn voor de afwerking van het eigen terrein (waterhuishouding, erfafscheiding, bereikbaarheid). De groene wal heeft geen wettelijke beschermde status en zodoende is er geen wettelijke compensatieplicht, behoudens de herplantplicht die voortvloeit uit de bomenverordening van de gemeente Maastricht.

221. Zienswijzen: 58, 74, 75, 76, 77, 80, 89, 107

Het A2-Buurtenplatform, enkele buurtraden en bewoners vragen zich af of de Groene Loper 2.000 extra bomen bevat of dat de 2.000 bomen als compensatie gelden voor de te vellen bomen. Als dat zo is, willen zij toch 2.000 bomen extra.

Antwoord bevoegd gezag: De 2000 bomen die in het plan de Groene Loper zijn opgenomen, worden aangewend om te voldoen aan de herplantplicht in het kader van de aan te vragen kapvergunningen.

222. Zienswijzen: 42, 45

Enkele participanten geven aan dat met het onvoldoende in kaart brengen van de landschappelijke waarde van de groene wal artikel 3:2 Algemene wet bestuursrecht is geschonden.

Antwoord bevoegd gezag: De beplanting in het plangebied was historisch voornamelijk geconcentreerd als parkachtige bosaanplant rond de buitenplaatsen en hoeves, langs waterlopen en als semitransparante houtwallen op de erfgronden van percelen (met name in oostwest-richting). Aan de groene wal aan de Westrand/Ambyerweg worden geen belangrijke landschappelijke kwaliteiten toegekend. Dit omdat een directe relatie met de cultuurhistorische context van het gebied ontbreekt. De landschappelijke waarde van de groene wal is derhalve voldoende onderzocht en er is dan ook geen sprake van een onzorgvuldige afweging op dit punt.

223. Zienswijze: 44

Een participant vraagt zich af of rekening is gehouden met de paardenfokkerij. Als de plannen worden uitgevoerd, moet de participant zijn paardenactiviteiten drastisch aanpassen. Dit terwijl de paardenfokkerij een activiteit is waarvoor een gezonde leefomgeving, beweiding en voldoende schaduw onontbeerlijk zijn.

Antwoord bevoegd gezag: Bij de paardenfokkerij verbetert de luchtkwaliteit en vermindert de geluidbelasting ten opzichte van de huidige situatie. De leefomgeving in de buurt van de paardenfokkerij wordt in de toekomst gezonder. Het verlies aan ruimte voor beweiding zal niet of nauwelijks effect hebben op de paardenfokkerij. Daarnaast is overleg met de eigenaar opgestart over de wensen die er zijn voor de afwerking van het eigen terrein (waterhuishouding, erfafscheiding, bereikbaarheid). Mocht blijken dat de eigenaar als gevolg van het verlies van beweidingsmogelijkheden inkomensschade leidt, dan kan de eigenaar zich wenden tot de schaderegeling. Schaduwwerking zal deels terugkomen en worden veroorzaakt door de geluidsschermen.

224. Zienswijzen: 16, 17, 30, 93, 94, 97

Een groep participanten en het Actie Comité Ambyerweg zijn van mening dat de afbuiging van de Ambyerweg een grote inbreuk op de natuur met zich meebrengt.

Antwoord bevoegd gezag: Het huidige gebied, waarin de verlegging van de Ambyerweg ligt, is een agrarisch gebied met een groenstructuur langs de randen. Uit natuuronderzoek blijkt dat hier geen wettelijk beschermde natuurwaarden, soorten of biotopen aanwezig zijn. Na

afronding van werkzaamheden, waaronder de verlegging van de Ambyerweg, wordt het totale gebied heringericht als natuurlijk bos, type eiken-haagbeukenbos.

225. Zienswijze: 78

Volgens één van de participanten ontbreekt op dit moment nog een specificering van de herplantplicht nu er kapvergunningen zijn aangevraagd. Hij vraagt zich af hoe groot de bomen moeten zijn, om welke soorten het gaat en op welk moment deze moeten worden aangeplant. Het landschapsplan is hierover volgens de participant niet voldoende duidelijk.

Antwoord bevoegd gezag: De herplantplicht vormt onderdeel van de te verlenen kapvergunningen. In de voorwaarden voor de kapvergunning worden zaken omtrent de herplant, zoals boomgrootte, soorten, aantallen en het moment van planten, opgenomen. Uiteraard is dat afhankelijk van de te kappen bomen en/of bomenrijen. De manier waarop de afweging voor herplantplicht wordt gemaakt, is opgenomen in de bomenverordening van de gemeente Maastricht.

226. Zienswijzen: 25, 41

Enkele participanten vinden dat in de plannen te weinig aandacht is voor de landschappelijke inpassing van het knooppunt Europaplein.

Antwoord bevoegd gezag: In artikel 11 van het TB zijn maatregelen opgenomen voor de landschappelijke inpassing van de A2. Rond aansluiting Europaplein worden eiken aangeplant als locatiespecifieke maatregelen. Meer informatie staat in het Stad- en Landschapsplan (Bijlage G bij de Toelichting op het (O)TB). Hierin is aangegeven welke inrichtingsmaatregelen worden genomen en op welke wijze de landschappelijke en stedelijke inpassing wordt vormgegeven.

5.8 Cultuurhistorie en archeologie

5.8.1 Monumenten

Zienswijzen: 38, 42, 43, 44, 45

227. Zienswijzen: 38, 42, 43, 44, 45

Meerdere participanten geven aan dat de voorgestelde wijziging van het Tracé artikel 1.2 van de voorgestelde tracéwijziging ter hoogte van kilometer 0,5 tot 1,1 in strijd is met het vigerende bestemmingsplan Amby. Ter hoogte van kilometerpaal 0,5-0,9 ligt Rijksmonument 'Hoeve Waterrijk', waarvan de gebouwen en tuinen beschermd dorpsgezicht Rijksmonumentenwet zijn en de tuinen deel uitmaken van de Landgoederenzone. Met de beschermde status wordt volgens de participanten in het OTB/MER geen rekening gehouden. Eén van de participanten merkt verder op dat artikelen 3:2 en 3:4 Algemene wet bestuursrecht daarmee zijn geschonden.

Antwoord bevoegd gezag: De monumentale gebouwen rond de binnenplaats van Hoeve Waterrijk zijn een rijksmonument. De tuinen rondom Hoeve Waterrijk niet. Het gebied waarin Hoeve Waterrijk ligt, kan worden aangemerkt als een cultuurhistorisch attentiegebied. Dit betekent dat het beeld van (historische) lintbebouwing en het agrarisch karakter behouden moeten blijven. De tuinen rond Hoeve Waterrijk zijn echter geen waardevolle groenelementen. Ook zijn de tuinen geen onderdeel van een beschermd dorpsgezicht. Er is sprake van beplanting en/of inrichting die verwijzen naar de oorspronkelijke functie van de hoeve. De plannen voor de nieuwe verknoping A2/A79 hebben slechts geringe gevolgen voor de inrichting van het achterste deel van het perceel waarop Hoeve Waterrijk ligt. Het rijksmonument zelf en het cultuurhistorische karakter van het gebied worden niet aangetast.

228. Zienswijzen: 42, 43, 45

Enkele participanten verzoeken om concreet aan te geven op welke manier bij de plannen rekening is gehouden met de monumentale status van Hoeve Waterrijk en zijn tuinen en welke alternatieven er voorhanden zijn of waarom deze zijn afgefallen.

Antwoord bevoegd gezag: De monumentale gebouwen rond de binnenplaats van Hoeve Waterrijk zijn een rijksmonument. De tuinen rondom Hoeve Waterrijk niet. Het gebied waarin Hoeve Waterrijk ligt, kan worden aangemerkt als een cultuurhistorisch attentiegebied. Dit betekent dat het beeld van (historische) lintbebouwing en het agrarisch karakter behouden moeten blijven. De tuinen rond Hoeve Waterrijk zijn echter geen waardevolle groenelementen. Er is sprake van beplanting en/of inrichting die verwijzen naar de oorspronkelijke functie van de hoeve. De plannen voor de nieuwe verknoping A2/A79 hebben slechts geringe gevolgen voor de inrichting van het achterste deel van het perceel waarop Hoeve Waterrijk ligt, naar verwachting doordat hier een talud komt te liggen. De plannen voor de nieuwe verknoping A2/A79 hebben gevolgen voor de inrichting van het achterste deel van het perceel waarop Hoeve Waterrijk ligt. Het rijksmonument zelf en het cultuurhistorische karakter van het gebied worden niet aangetast. Verschillende alternatieven zijn gedurende het proces besproken, waarbij alle denkbare belangen en voor- en nadelen voor bijvoorbeeld flora en fauna, milieu, cultuurhistorie, water, geluid, fijn stof en uiteraard infrastructuur zijn gewogen. De keuzes die gemaakt zijn, zijn veelal een compromis waarbij soms het ene belang, dan weer het andere belang de doorslag geeft.

5.8.2 Archeologische vindplaatsen

Zienswijzen: 19

229. Zienswijze: 19

Een participant vraagt zich af of bij de huidige A2 ooit een natuurlijke zijarm van de Maas lag. De participant wil graag weten of hier ooit onderzoek naar is verricht. Als deze natuurlijke zijarm er inderdaad was, stelt de participant de volgende vraag: is het mogelijk dat met het puin van de afbraak van de oude stadspoorten / wallen van de stad Maastricht de zijarm is gedempt? De plek waar de huidige A2 is gesitueerd, zou dan een archeologische vindplaats kunnen zijn volgens de participant. Echter, hier zijn nooit grondboringen verricht aldus het Projectbureau A2 Maastricht. De participant wil graag weten of het met het uitgraven van de tunnel rekening wordt gehouden met deze archeologische vindplaats.

Antwoord bevoegd gezag: Bij het tracé van de A2 heeft een zogenaamde restgeul gelopen die later bekend werd als de Heugemse Overlaat. Uit onderzoek van onder meer Van den Berg (1996, zie het bureauonderzoek van BAAC, 2005) blijkt dat het terras waarin deze geul zich heeft ingesneden uit de Late Dryas stamt (10.800 – 10.150 jaar geleden) en onderdeel uitmaakte van een vlechtend riviersysteem. In het vroege Holoceen is de Maas (net als alle andere rivieren in Nederland) overgegaan van een vlechtend naar een meanderend systeem. De meanderende hoofdgeul sneed zich in, waardoor het feitelijke terras werd gevormd. Bij het verleggen van het stroombed van de Maas naar haar huidige positie, raakte de geul buiten gebruik, werd een restgeul en verlandde. De loop van de restgeul bleef altijd gekenmerkt door de lage ligging. In tijden van hoge waterstanden werd de fossiele bedding weer watervoerend. De naam 'Heugemse Overlaat' stamt hier vanaf. Een overlaat is een oude rivierbedding die bij hoge waterstand weer watervoerend wordt, zoals bij de overstromingen van 1880 en 1926 gebeurde. Waarschijnlijk is de Heugemse Overlaat op natuurlijke wijze verland, maar het is niet uit te sluiten dat er ook puin in gestort is. De exacte loop van de Heugemse Overlaat is op dit moment nog niet duidelijk. Wel is duidelijk dat ter hoogte van het tunneltracé de overlaat onder de huidige A2 ligt. Daarnaast staat op enkele kaarten, voornamelijk uit de 16e eeuw, dat de voorstad Wyck volledig omsloten werd door water. Waarschijnlijk is hiervoor een gracht gegraven, maar het is mogelijk dat hiervoor de laagte van de Heugemse Overlaat gebruikt werd. Logischerwijs werd bij de aanleg van grachten zo veel mogelijk gebruik gemaakt van de lokale mogelijkheden. Of dit ook daadwerkelijk is gebeurd, is nog onduidelijk. Toen de verdedigingswerken van Maastricht in 1867 werden gesloopt, was de gracht bij Wyck al lang verdwenen. Het is dan ook onwaarschijnlijk dat afbraakresten van de verdedigingswerken uit deze periode in de geul gevonden worden. Dat betekent niet dat het onmogelijk is om resten te vinden. In eerdere periodes was er voldoende gelegenheid om de gracht te dempen met puin. De Heugemse Overlaat is in het Wetenschappelijk Onderzoekskader (Vestigia 2008) aangeduid als zeer belangrijk landschapselement.

Bij het archeologisch onderzoek wordt extra aandacht aan de Heugemse Overlaat besteed, zowel aan de landschappelijke ontwikkeling als aan de relatie met archeologische resten en bewoningsgeschiedenis. Voorafgaand aan de aanleg van de tunnel en andere bodemingrepen wordt het verplichte proces van Archeologische Monumentenzorg uitgevoerd. Dit betekent dat een uitvoerig bronnenonderzoek (bureauonderzoek) wordt gedaan, waarbij onder andere bouwtekeningen en luchtfoto's worden bestudeerd. Vervolgens worden, waar mogelijk, boringen gezet en proefsleuven gegraven. Daarnaast wordt gebruik gemaakt van andere typen onderzoek om zoveel mogelijk te weten te komen over deze overlaat. Op basis van de onderzoeken neemt de stadarcheoloog van Maastricht een besluit over de plaatsen waar archeologisch toezicht moet plaatsvinden. Het Projectbureau A2 Maastricht laat deze archeologische begeleiding uitvoeren. Dit leidt tot een beter inzicht in de ligging en het karakter van de Heugemse Overlaat en de mogelijke resten van de omgrachting van Wyck.

5.8.3 Overig

Zienswijzen: 36, 58, 75, 76, 77, 80, 89, 107
--

230. Zienswijze: 36

Kruisdonk Beheer BV is verbaasd dat de gemeente en het Rijk ontwikkelingen toestaan die in ernstige mate (luchtkwaliteit, aantasting natuur, landschap en cultuurhistorie) drukken op elke denkbare waarde van het landgoed en zijn omgeving. Met name omdat de gemeente volgens de participant terughoudend is wanneer hij probeert passende ontwikkelingen op zijn landgoed te laten plaatsvinden. Op deze manier wordt het volgens de participant erg moeilijk om in de toekomst garant te kunnen staan voor een verantwoorde landgoedexploitatie.

Antwoord bevoegd gezag: Het project A2 Maastricht heeft op twee manieren een relatie met Landgoed Kruisdonk. In de eerste plaats vanwege de nieuwe verbindingsweg tussen de A2/A79 en het bedrijventerrein Beatrixhaven, die (op enige afstand) ten zuidwesten van het landgoed komt te liggen. Deze verbindingsweg is opgenomen in het (Ontwerp-)

Bestemmingsplan Mariënwaard. In de tweede plaats vanwege de verbreding van de A2 (en bijbehorende afslag richting het knooppunt met de A79) die het noordoostelijke deel van het landgoed raakt. Voor het (O)TB/MER is met name (beantwoording van) het tweede punt orde. Beantwoording van het eerste punt vindt plaats bij de procedure rond Bestemmingsplan Mariënwaard.

Voor de verbreding van de A2 is een relatief beperkte zone aan de noordoostelijke rand van het landgoed nodig. Dit is het deel van het landgoed dat het verst ligt van de monumentale bebouwing. Door de verbreding van de A2 worden geen doorgaande historische waterlopen of lanen afgesneden. Bij de nieuwe vormgeving, inrichting en beplanting wordt zoveel mogelijk rekening gehouden met de historische context van het gebied. Dit om aantasting van Landgoed Kruisdonk zoveel mogelijk te beperken. Het rijksmonument zelf en het cultuurhistorische karakter van het gebied worden niet aangetast.

De gemeente Maastricht is zeer terughoudend om nieuwe bouwontwikkelingen in de Landgoederenzone toe te staan. Juist om de cultuurhistorische en ecologische waarden van het gebied zoveel mogelijk te behouden.

231. Zienswijzen: 58, 75, 76, 77, 80, 89, 107

De wielerbaan van Amby – die in de jaren twintig is aangelegd en waarvan de resten nog zichtbaar zijn – verdwijnt. Het A2-Buurtenplatform, de verschillende buurtraden en een bewoner geven aan dat de contouren van deze wielerbaan in het nieuw aan te leggen landschap terug te vinden moeten zijn.

Antwoord bevoegd gezag: Deze suggestie wordt meegenomen bij het opstellen van het inrichtingsplan.

5.9 Bodem en water

5.9.1 Bodem

Zienswijzen: 38, 42, 43, 44, 45, 87, 88, 95, 96, 104

232. Zienswijzen: 38, 42, 43, 44, 45, 87, 88, 95, 96, 104

Meerdere participanten willen graag inzicht in de manier waarop verontreinigde grond binnen het plangebied wordt herschikt. Daarnaast wil men weten hoe mogelijke emissies richting omgeving worden voorkomen. Als verontreinigde grond gebruikt wordt voor de ophoging van de wegen bij onder andere knooppunt Kruisdonk, geven participanten aan dat ze hiermee niet akkoord gaan.

Antwoord bevoegd gezag: De manier waarop vrijkomende (verontreinigde) grond wordt hergebruikt, moet voldoen aan wet- en regelgeving. Dit is geregeld in de Wet bodembescherming (Wbb), het Bodembeheerplan Maastricht 2007 en het Besluit Bodemkwaliteit. Hoewel op dit moment nog niet exact bekend is waar gronden worden herschikt, vindt dit in elk geval plaats volgens deze regelgeving. Binnen het Bodembeheerplan van de gemeente Maastricht is het mogelijk om verontreinigde grond te herschikken, mits wordt voldaan aan een aantal voorwaarden. Zo moet de ontvangende bodem vergelijkbaar verontreinigd zijn, waarbij geen sprake mag zijn van risico's voor de mens. Ook mag de grond, die wordt herschikt, niet verontreinigd zijn met mobiele (verplaatsbare) en/of vluchtige (stoffen die kunnen verdampen) verontreinigingen. Dit betekent dat de verontreinigingen zich niet naar het grondwater of de omgeving verspreiden. Bovendien wordt de verontreinigde grond altijd zodanig aangebracht, dat er geen risico's voor mens, milieu of omgeving ontstaan. Dit wordt bereikt door de grond onder een verharding aan te brengen of door de grond af te dekken met een laag grond (leeftlaag), die een zodanige kwaliteit heeft dat er geen risico's bestaan wanneer er contact met deze grond is. Een negatief effect op de bodemkwaliteit bij Hoeve Waterrijk of bij andere woonadressen wordt dan ook niet verwacht.

5.9.2 Grondwater en tunnel

Zienswijzen: 10, 25, 37, 41, 58, 67, 74, 75, 76, 77, 79, 80, 81, 82, 89, 91, 98, 99, 107, 108, 109, 110, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 132, 133, 134, 135, 136, 137

233. Zienswijze: 91

Een participant geeft aan dat de exacte stroomrichting, stroomsnelheid en hoeveelheid grondwater moeilijk te bepalen is. Dit omdat de opbouw van de bodemlagen in dit gebied varieert van sterk waterdoorlatend (grind) tot dichte oerlagen, kleilagen en mergel.

Antwoord bevoegd gezag: Het klopt dat de opbouw van de bodemlagen in dit gebied varieert van sterk waterdoorlatend tot dichte oerlagen, kleilagen en mergel. Daarom wordt een grondwatermodel (geavanceerd rekenmodel) gebruikt om de grondwaterstroming te simuleren. Er is uitgebreid bodemonderzoek uitgevoerd om de lokale bodemopbouw zo gedetailleerd mogelijk in beeld te brengen. Deze resultaten worden voor de uitwerking van het ontwerp in het rekenmodel verwerkt. Er worden diverse proeven uitgevoerd om nog meer inzicht te krijgen in het daadwerkelijk functioneren van het grondwater.

234. Zienswijzen: 25, 41

Enkele participanten maken zich zorgen over de waterhuishouding rondom de tunnel. Zij zijn bang voor extra opstuwing doordat de afwatering van oost naar west wordt onderbroken. Bij hoge waterstanden komt het extra water voor de bemaling van de tunnel of de bouwput volgens de participanten ten laste van de omliggende gebieden (onder andere Oranjeplein), met een grondwaterstijging tot gevolg.

Antwoord bevoegd gezag: Er worden hevels geplaatst om het grondwater van de oostzijde van de tunnel te verplaatsen naar de westzijde. De bemaling (wegpompen van water) van de bouwput leidt tot een verlaging van de grondwaterstand. In de buurt van kwetsbare objecten (bijvoorbeeld mergelfunderingen en natuurgebieden) wordt door retourbemaling (opgepompt water wordt weer in de grond teruggebracht) de tijdelijke grondwaterstanddaling beperkt, zodat geen overlast of schade optreedt.

235. Zienswijzen: 98, 99, 108, 109, 110, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 132, 133, 134, 135, 136, 137

Een grote groep participanten betwijfelt of de gevolgen van opstuwing en verlaging van het grondwater door bemaling van de tunnel tijdens de aanleg goed zijn onderzocht.

Antwoord bevoegd gezag: Tijdens de aanleg zal vanwege de bemaling geen opstuwing optreden tijdens de bouwfase. Wel is lokale verlaging van grondwaterstanden te verwachten. Om dit zoveel mogelijk te beperken, wordt op cruciale locaties opgepompt water teruggebracht in de ondergrond. Volgens de huidige inzichten is de ondergrond op diverse locaties geschikt hiervoor. De ondergrond lijkt ongevoelig voor zakkingen, hoewel dit lokaal nooit valt uit te sluiten. Daarom vindt ook monitoring van objecten rondom de tunnel en in de bouwput plaats. Zie ter zake ook het evaluatieprogramma zoals opgenomen in tabel 11.1 van de Toelichting (deel III van het Tracébesluit).

236. Zienswijzen: 98, 99, 108, 109, 110, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 132, 133, 134, 135, 136, 137

Een groot aantal participanten geeft aan dat in het OTB niet wordt gewaarborgd dat het grondwater op tien meter afstand van de bouwput maximaal twintig centimeter stijgt of daalt.

Antwoord bevoegd gezag: Evenals de werking van de hevels wordt ook de grondwaterstand gedurende de levensduur van de tunnel continu in de gaten gehouden. Als blijkt dat de grondwaterstand meer dan twintig centimeter stijgt, wordt een aanvullende maatregel getroffen.

237. Zienswijzen: 37, 67, 80, 81, 82

Meerdere participanten hebben geen vertrouwen in de werking van het hevelsysteem. Zij vinden het systeem onbetrouwbaar, gekunsteld of amateuristisch.

Antwoord bevoegd gezag: Er is op dit moment geen reden om aan de werking van de hevels te twijfelen. Er bestaan geen wettelijke eisen aan het hevelsysteem. Wel dient het hevelsysteem te voldoen aan de eis om de opstuwing en de verlaging van de grondwaterstand te beperken tot maximaal 20 centimeter.

238. Zienswijzen: 58, 74, 75, 76, 77, 79, 80, 89, 107

Het A2-Buurtenplatform en enkele buurtraden verzoeken de minister om artikel 12 en de onderliggende rapporten zodanig aan te passen dat de hevelconstructie uitgaat van een handhaving van de grondwaterstand op 0. Daarnaast willen ze de nu opgenomen marge van +20 schrappen. Een andere participant vindt een extra opstuwing van twintig centimeter buitensporig veel.

Antwoord bevoegd gezag: De grondwaterbeheerders in Nederland vinden een gemiddeld hoogste grondwaterstand van zeventig centimeter beneden maaiveld acceptabel. In de laagste delen van Wittevrouwenveld is de gemiddeld hoogste grondwaterstand circa 1,10 meter beneden maaiveld. In de toekomstige situatie met tunnel is dit hier negentig centimeter beneden het maaiveld en binnen de acceptabel geachte grens. Lokale maatregelen

zijn overigens niet uit te sluiten. De maatregelen kunnen uiteen lopen van de aanpassing van betreffende panden tot een lokale ingreep in de grondwaterhuishouding.

239. Zienswijzen: 10, 58, 75, 76, 77, 80, 107

Het A2-Buurtenplatform, enkele buurtraden en bewoners geven aan dat de wijk Heer bij elke regenbui direct onder water staat. Zij pleiten voor extra overhevelingscapaciteit of ondergrondse waterafvoer bij verhoogd grondwater.

Antwoord bevoegd gezag: De waterproblemen bij regenbuien in de wijk Heer hangen samen met de neerslag en afwatering via het wegdek en het riool, niet met het grondwater. Grondwater reageert zeer traag op neerslag. Bovenstaande valt overigens buiten het toepassingsbereik van het TB.

240. Zienswijzen: 58, 74, 75, 76, 77, 79, 80, 107

Het A2-Buurtenplatform, enkele buurtraden en bewoners wijzen erop dat het van belang is om rekening te houden met mogelijke verdroging. Handhaving op nul is volgens hen de beste optie.

Antwoord bevoegd gezag: Verdroging tijdens de bouwfase wordt zoveel mogelijk voorkomen door op kritische plaatsen retourbemaling toe te passen (opgepompt grondwater wordt weer in de grond teruggebracht). Tijdens de gebruiksfase moeten hevels de verdroging beperken. De vegetatie in het stedelijk gebied is, door de zeer sterke fluctuatie van het grondwater, gewend aan diepe grondwaterstanden tot ruim 3,5 meter beneden maaiveld. Schade aan vegetatie is dus niet te verwachten.

241. Zienswijzen: 98, 99, 108, 109, 110, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 132, 133, 134, 135, 136, 137

Volgens meerdere participanten wordt in het MER aangenomen dat de hevelconstructie het huidige grondwaterpeil en de huidige grondwaterstromen herstelt. Deze toetsing is volgens hen echter theoretisch. Er is geen onderzoek uitgevoerd op hun eigendommen.

Antwoord bevoegd gezag: De conclusie dat huidige grondwaterstanden en grondwaterstromen gehandhaafd blijven, komt voort uit een grondwatermodel (geavanceerd rekenmodel). Tijdens de uitwerking van het ontwerp wordt het grondwatermodel verder gedetailleerd door uitgebreid bodemonderzoek langs het tunneltracé. In eerste instantie is uitgegaan van theoretische modellen. Recente veldonderzoeksresultaten zijn verwerkt in het rekenmodel.

242. Zienswijzen: 67, 80, 82

Volgens enkele participanten is in de berekeningen uitgegaan van een stromingsweerstand gelijk aan nul. De participanten willen graag een toelichting op de uitgangspunten die het adviesbureau heeft gehanteerd.

Antwoord bevoegd gezag: Dit is deels correct. Voor de berekeningen van het grondwatermodel zijn deze weerstanden inderdaad op nul gesteld. Echter in de hydraulische berekeningen van de hevelbuizen is met een weerstand gerekend. Dus bij de totale doorrekening van het hevelsysteem is dus wel degelijk met een weerstand gerekend. De hydraulische weerstand van de hevelbuizen staan feitelijk in serie met de weerstand van het grondwatermodel en ook al staat deze laatste op nul dan dient deze, net zoals bij de elektriciteitsleer, opgeteld te worden. Hierdoor is er vanwege de weerstand in de hevelbuis toch weer sprake van een weerstand.

243. Zienswijze: 37

Eén participant is bang voor ongelukken met het hevelsysteem, zoals overstromen van de tunnel of het verzakken van delen. Dat komt volgens de participant doordat het systeem midden in de grondwaterstroming vanaf het Heuvelland wordt geplaatst, in lagen van eeuwenoude grind en kalksteen.

Antwoord bevoegd gezag: De werking van het hevelsysteem wordt gewaarborgd door een vacuümpomp, verschillende waarschuwingssystemen en regulier beheer en onderhoud van de filters en installaties. Het hevelsysteem bevindt zich in het grindpakket, het grondwater wordt via het grindpakket direct aan de oostzijde van de tunnel aangezogen en weer ingebracht in het grindpakket aan de westzijde van de tunnel.

244. Zienswijzen: 80, 82

Het Buurtplatform Wittevrouwenveld-Actief en een bewoner dragen een alternatief aan voor de hevelconstructie: plaats ter hoogte van het rijdek, tussen de onderste en bovenste compartimenten van de tunnel, horizontale buizen. Hierdoor kan het grondwater zich volgens hen min of meer ongehinderd verplaatsen van de oostelijke naar de westelijke zijde van de tunnel.

Antwoord bevoegd gezag: Een doorlaat tussen beide tunneldekken is geen goede oplossing, vanwege het achterblijven van restanten waterdicht bentonietklei, die bij de constructie van de bouwkuip wordt toegepast. Een hevel verplaatst het grondwater van de oostzijde van het bentoniet scherm van de bouwkuip naar de westzijde van de waterdichte muur van bentonietklei. Bovendien is het altijd mogelijk om de hevel te inspecteren en te onderhouden. Dit geldt niet voor de doorlaat tussen beide tunnelverdiepingen. Deze doorgang is door de waterdruk niet toegankelijk.

5.9.3 Grondwater en kelders

Zienswijzen: 13, 18, 47, 58, 59, 67, 74, 75, 76, 77, 80, 81, 82, 91, 98, 99, 107, 108, 109, 110, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 132, 133, 134, 135, 136, 137, 138

245. Zienswijze: 74

Een participant stelt dat voor Wyckerpoort twee scenario's mogelijk zijn als we de loop van het water en de overhevelingsconstructie volgen:

- **Geen veranderingen in het grondwaterpeil.**
- **Een verlaging van de grondwaterspiegel.**

De participant vindt dat dit geen gevolgen mag hebben voor de bewoners.

Antwoord bevoegd gezag: In Wyckerpoort is een beperkte verlaging van de grondwaterstand te verwachten in de buurt van de tunnel. De stand van het grondwater is normaal gesproken ruim drie meter beneden maaiveld, tijdens extreem natte periodes met hoge Maaswaterstanden is dit anderhalf tot twee meter beneden maaiveld. Het maakt niet uit of een gemiddeld laagste grondwaterstand van 3,5 meter beneden maaiveld met enkele centimeters wordt verlaagd. De beperkte verlaging heeft geen invloed op vegetatie, gebouwen of mensen. De ondergrond van Maastricht is zeer draagkrachtig door de aanwezigheid van grind en zand waar woningen doorgaans op zijn gefundeerd.

246. Zienswijze: 13

Een participant maakt zich zorgen over de effecten van de ondertunneling op de woningen in Heer. Veel huizen hebben volgens hem geen kelder of kruipruimte en vertonen daardoor nu al vochtproblemen. De participant denkt dat dit alleen maar erger wordt en vindt dat er rekening moet worden gehouden met deze te hoge grondwaterpeilstand en de ontstane schade.

Antwoord bevoegd gezag: De wijk Heer kent drie zones:

- 1) Een hooggelegen zone (midenterras), waarbij het grondwater zeer diep zit.
- 2) Een helling, waarbij aan de voet van de helling zich het laagterras bevindt. Het grondwater zit hier ondiep.
- 3) Een laaggelegen deel (laagterras), waar het grondwater ondiep zit.

Vroeger waren onderaan de helling van het midenterras in Heer veel bronnen aanwezig. Dankzij de waterwinning en andere menselijke ingrepen, zijn deze bronnen grotendeels opgedroogd. In alle zones zit het grondwater dermate diep dat grondwateroverlast niet kan voorkomen. Wel kan in zone 3 wateroverlast ontstaan bij extreme neerslag. Deze wateroverlast wordt veroorzaakt door de afstroming van hemelwater over de verharde oppervlakten. In de gebruiksfase is de invloed van de tunnel op Heer nihil. Nieuwe metingen en praktijkproeven zijn in het rekenmodel gebracht.

247. Zienswijzen: 58, 75, 76, 77, 80, 107

Volgens het A2-Buurtenplatform en enkele buurtraden blijkt uit berekeningen dat het grondwaterpeil circa tien centimeter stijgt bij aanleg van de tunnel. De participanten denken dat die stijging in het deelgebied Heer Onder de Kerk zal oplopen tot twintig centimeter, met vochtproblemen in woningen tot gevolg. Volgens hen geldt hetzelfde voor Scharn.

Antwoord bevoegd gezag: Het rekenmodel voorspelt voor het deelgebied Heer Onder de Kerk en voor Scharn een stijging van het grondwaterpeil met circa tien centimeter. Maar het grondwater zit dermate diep in beide wijken dat grondwateroverlast niet kan voorkomen.

248. Zienswijzen: 98, 99, 108, 109, 110, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 132, 133, 134, 135, 136, 137

Diverse participanten voorzien zettingsrisico's voor hun eigendommen, nu op minder dan 25 meter afstand het grondwater circa 22 meter onder maaiveld wordt weggepompt.

Antwoord bevoegd gezag: De grondwaterstand wordt binnen de wanden van de bouwkuip verlaagd. Zo kan droog worden gewerkt aan de tunnel. Diverse bouwtechnische maatregelen (bijvoorbeeld damwanden, diepwanden, bentonietschermen en retourbemaling) zorgen ervoor dat de verlagingen van de grondwaterstand tot maximaal twee meter buiten de bouwput beperkt blijft.

Door de eeuwen durende natuurlijke fluctuatie van het grondwater en de bodemopbouw is de bodem weinig zettingsgevoelig. Omdat zettingen nooit geheel uit te sluiten zijn, worden kwetsbare objecten (bijvoorbeeld mergelfunderingen en natuurgebieden) in beeld gebracht. Hier worden aanvullende maatregelen genomen om zetting en schade door daling van de grondwaterstand te voorkomen. Daarbij wordt de grondwaterstand gemonitord en de retourbemaling hier op afgestemd.

249. Zienswijzen: 58, 67, 74, 75, 76, 77, 80, 81, 82, 107

Het A2-Buurtenplatform, enkele buurtraden en bewoners stemmen niet in met een grondwaterstijging van twintig centimeter. De participanten geven aan dat ze vanaf het begin voorstander zijn van een stijging van nul centimeter. Ook enkele andere participanten geven aan dat het grondwaterniveau niet beïnvloed mag worden, aangezien nu al sprake is van grondwateroverlast.

Antwoord bevoegd gezag: De grondwaterbeheerders in Nederland vinden een gemiddeld hoogste grondwaterstand van zeventig centimeter beneden maaiveld acceptabel. In de laagste delen van Wittevrouwenveld is de gemiddeld hoogste grondwaterstand circa 1,10 meter beneden maaiveld. In de toekomstige situatie met tunnel is dit hier negentig centimeter beneden maaiveld en binnen de acceptabel geachte grens. Lokale maatregelen zijn overigens niet uit te sluiten.

250. Zienswijzen: 67, 80, 81, 82

Het Buurtplatform Wittevrouwenveld-Actief en enkele bewoners roepen op om de bureaustudie 'Gevolgen autonome ontwikkeling waterwinning en A2-Tunnelvariant op bebouwing Oost-Maastricht' gedetailleerder opnieuw te doen. Aanleiding is het feit dat de hevelconstructie de gemiddeld hoogste grondwaterstand met twintig centimeter laat stijgen. Het eerdere onderzoek toonde namelijk al aan dat panden bij een stijging van twintig centimeter kans lopen op funderingsschade. De participanten vinden elke verhoging van de grondwaterstand onacceptabel, zolang een grondige studie niet uitwijst dat twintig centimeter verhoging geen funderingsschade oplevert.

Antwoord bevoegd gezag: Op dit moment is verder onderzoek uitgevoerd naar de eigenschappen van de waterdoorlatendheid van de ondergrond. Deze gegevens zijn samengebracht in een gedetailleerder rekenmodel, zodat de invloed van de tunnel tijdens de bouw- en gebruiksfase nog beter in beeld wordt gebracht. Naast de steekproef uit 2005-2006 worden dan alle panden in de invloedszone van de tunnel in een nulmeting meegenomen. Aanvullend op de steekproef van 2005-2006 wordt een uitgebreidere nulmeting op de panden uitgevoerd.

251. Zienswijze: 59

Eén participant vraagt welke consequenties de storting van beton heeft voor zijn (mergel)fundering tijdens de bouwperiode en de periode erna.

Antwoord bevoegd gezag: Dit heeft geen consequenties. Het beton voor de tunnelconstructie wordt toegepast in een droge bouwput. Om deze bouwput droog te houden wordt grondwater onttrokken en op cruciale locaties retour bemalen om een negatieve beïnvloeding van de omgeving zoveel mogelijk te voorkomen.

252. Zienswijzen: 47, 13, 91

Meerdere participanten met woningen aan de oostzijde van Maastricht vragen om een nulmeting in de buurt van hun woningen, zodat eventuele grondwaterstijgingen en -dalingen kunnen worden gemonitord. Dit in verband met eventuele vochtproblemen en verdroging.

Antwoord bevoegd gezag: De effecten op de grondwaterstand worden gedurende de uitvoering en gebruiksfase gemonitord. Een nulmeting maakt onderdeel uit van het monitoringsprogramma.

253. Zienswijze: 18

De Stichting voor Beroepsonderwijs en Volwasseneneducatie Westelijk Zuid-Limburg wil onderzoeksgegevens die aantonen dat haar percelen geen nadelige gevolgen ondervinden als gevolg van de veranderingen in afwatering van hemelwater en grondwaterstanden.

Antwoord bevoegd gezag: Op perceelsniveau kunnen op dit moment nog geen gedetailleerde uitspraken worden gedaan. Als verdere gedetailleerde metingen en rekenmodellen doorgerekend en af zijn, kunnen de resultaten worden gepresenteerd.

254. Zienswijze: 138

Een participant verzoekt Avenue2 om zijn panden mee te nemen in bouwkundige rapporten om eventuele schade te kunnen monitoren. De participant is met name bang voor vocht in de (mergel)kelders en schade aan de funderingen van zijn panden, met verzakking en scheurvorming tot gevolg.

Antwoord bevoegd gezag: Kwetsbare objecten, zoals panden met een mergelfundering, worden opgenomen in een lijst van kwetsbare objecten voor de monitoring.

255. Zienswijze: 91

Een participant wil graag een bevestiging dat eventuele schade, die in zijn woning ontstaat door vochtproblemen, onder de CAR-verzekering van de bouwcombinatie valt.

Antwoord bevoegd gezag: Een CAR-verzekering is niet verplicht gesteld, maar wordt door Avenue2 echter wel afgesloten. Of de genoemde schade gedekt is, kan op dit moment niet worden bevestigd. Dit moet te zijner tijd worden bepaald op basis van de oorzaak van de eventuele schade.

5.9.4 Oppervlaktewater

Zienswijzen: 38, 42, 43, 44, 45, 56, 58, 75, 76, 77, 80, 81, 82, 87, 88, 89, 95, 96, 104, 107

256. Zienswijze: 87

Volgens een participant leidt de verhoogde ligging van de afrit vanaf de A2 tot toenemende wateroverlast als gevolg van de afwatering van hemelwater. Aan de achterkant van zijn tuin wordt de nieuwe afrit niet voorzien van een greppel/sloot, terwijl dit aangrenzend aan beide zijden wel het geval is. Het is de participant

onduidelijk welke gevolgen het 'afkappen' van de geprojecteerde greppel/sloot heeft voor de grondwaterstand en eventuele wateroverlast.

Antwoord bevoegd gezag: Op een aantal locaties worden bewoners ontzien bij de grondverwerving. De doorlopende bermsloten voor de wegafwatering kunnen daardoor worden onderbroken. Op deze locaties komen maatwerkoplossingen, die de functie, werking en aansluiting van de bermsloten waarborgen.

257. Zienswijze: 56

Waterschap Roer en Overmaas heeft een wateradvies afgegeven voor het bestemmingsplan A2 Traverse Maastricht. In het advies is aangegeven dat een aantal onderwerpen niet voldoende uitgewerkt, geactualiseerd of gecorrigeerd is. De participant maakt een aantal opmerkingen.

- 1) Vermeld de breedte van de beschermingszone (twee keer 2,5 meter aan weerszijden van de leiding, gemeten vanuit het hart van de leiding) in de planregels en neem hem expliciet op in de legenda van de verbeelding.**
- 2) Neem in de waterparagraaf een beschrijving op van de riooltransportleidingen van het Waterschapsbedrijf Limburg en de effecten van het plan hierop. Volgens de participant moet in de beschrijving melding worden gemaakt van de geldende beschermingszones en de bijbehorende planologische regeling.**
- 3) In bijlage 7 van het Waterbeheerplan & Watertoetsproces is aangegeven dat in de ontwerpfase ten aanzien van de verwerking van het regenwater uit bergingskelders bij de tunnelmonden verder wordt geoptimaliseerd, op basis van beschikbare ruimte voor riolering en infiltratievoorzieningen en de uitvoerings- en onderhoudskosten van het gehele systeem. Dit komt volgens de participant niet terug in de waterparagraaf, waar al wordt uitgegaan van een first flush lozing op de gemengde riolering.**
- 4) De participant verzoekt om voor de parklaan op de tunnel naar mogelijkheden te zoeken om verantwoord af te koppelen, bijvoorbeeld door buiten het plangebied een zuiverende voorziening op te nemen. Ook adviseert de participant om de kansen te benutten in het creëren van een regenwaterstructuur voor toekomstige afkoppelprojecten in aangrenzende woonwijken.**
- 5) De participant adviseert om vanuit het oogpunt van toekomstbestendigheid de nieuwe ontwerpbuien uit de notitie 'Taakopvatting Watersysteembeheer Waterschap Roer en Overmaas' van 24 november 2009 te gebruiken.**
- 6) De participant geeft aan op het toegezegde overleg over de onderbouwing van de werking van de hevelconstructie te vertrouwen. Daarnaast geeft hij aan dat hij geen bevoegd gezag is voor de hevel.**
- 7) Volgens de participant zijn de tekstuele opmerkingen uit het prewateradvies niet allemaal verwerkt in het waterbeheerplan. Hij verzoekt om dit alsnog te doen.**

Antwoord bevoegd gezag:

- 1) Dit aspect is gerelateerd aan het Ontwerp-Bestemmingsplan A2 Traverse Maastricht en doorgezonden naar de gemeente Maastricht.
- 2) Dit aspect is gerelateerd aan het Ontwerp-Bestemmingsplan A2 Traverse Maastricht en doorgezonden naar de gemeente Maastricht.
- 3) De verkeersintensiteiten in de tunnelmonden zijn hoog. Daardoor is het afstromend wegwater van de tunnelmonden erg verontreinigd. Het is de vraag in hoeverre een voorbezinkvoorziening in staat is dit verontreinigd water te zuiveren. Een aanvullend onderzoek is noodzakelijk. Op basis van de resultaten hiervan zal een en ander worden ontworpen. Er is nog geen keuze gemaakt voor het type wateropvang, er wordt een verbeterd gescheiden systeem overwogen.
- 4) Op dit moment wordt gewerkt aan het rioolontwerp. Ook wordt onderzocht in hoeverre het mogelijk is om een robuuste hemelwaterstructuur te bouwen. Het voornemen bestaat om een afzonderlijk hemelwaterriool aan te leggen, waar afgekoppelde bebouwing op kan worden aangesloten. Deze leiding moet afwateren naar de Geusseltvijver.

- 5) Tijdens het vooroverleg met participant zijn hier afspraken over gemaakt. Afgesproken is dat de oude normen gehanteerd mogen worden. Toch zal bij het ontwerp van het riool/watersysteem rekening worden gehouden met de nieuwe uitgangspunten. Indien mogelijk zullen deze dan ook worden toegepast.
- 6) Dit klopt. Het beheer en onderhoud zal onder de verantwoordelijkheid van Rijkswaterstaat komen te vallen.
- 7) Niet alle passages uit het prewateradvies zijn verwerkt in het waterbeheerplan.

258. Zienswijzen: 58, 75, 76, 77, 80, 89, 107

Het A2-Buurtplatform, enkele buurtraden en bewoners geven aan dat de Kanjel langs een aantal vijvers moet lopen in plaats van erdoorheen.

Antwoord bevoegd gezag: De Kanjel wordt binnen het plan over een beperkt deel van haar loop verlegd. Op de kaart op pagina 36 van het rapport 'Waterbeheerplan en watertoets' staat welk deel van de Kanjel wordt verlegd. Hier maken vijvers geen deel vanuit.

259. Zienswijzen: 80, 89, 107

Enkele buurtraden vinden dat het waterbeheer van de Kanjel centraal moet gebeuren. Nu wordt het beheer vaak nog door particulieren uitgevoerd.

Antwoord bevoegd gezag: De Kanjel is in beheer en onderhoud bij het Waterschap Roer en Overmaas. Het waterschap is hier verantwoordelijk voor. Het is niet duidelijk of en waar particulieren onderhoud uitvoeren aan de Kanjel.

260. Zienswijzen: 80, 81, 82

Buurtplatform Wittevrouwenveld-Actief en enkele bewoners vinden dat de resultaten van het uitgebreide geohydrologische onderzoek tijdens de inspraak beschikbaar hadden moeten zijn. Pas dan kan worden beoordeeld of het plan geohydrologisch acceptabel kan worden uitgevoerd.

Antwoord bevoegd gezag: Voor het TB moet worden aangetoond dat effecten op het grondwater gemitigeerd of gecompenseerd kunnen worden. Dat dit mogelijk is, is aangetoond met onderzoek dat in het openbare Specialistisch Rapport Water inzichtelijk is gemaakt. Voor de uitvoering wordt het onderzoek verder verrijkt.

261. Zienswijzen: 80, 81, 82

Buurtplatform Wittevrouwenveld-Actief en enkele bewoners willen het geohydrologische model (alle input-variabelen en uitgangspunten) ter inzage krijgen en, indien nodig, de modelstudie onafhankelijk toetsen.

Antwoord bevoegd gezag: Alle relevante beschikbare gegevens hebben ter inzage gelegen (Specialistisch Rapport Water). Deze kunnen worden gebruikt voor de eigen toets.

262. Zienswijzen: 38, 42, 43, 44, 45, 88, 95, 96, 104

Meerdere participanten vragen naar de gevolgen van de plannen op het grondwater en de afvoer van hemelwater bij hun woning. Hier moet de wateraanvoer vanuit de directe omgeving bij betrokken worden.

Antwoord bevoegd gezag: Voor het grondwater is een constructie gekozen, waarbij het grondwater de natuurlijke weg volgt. Voor hemelwater, afkomstig van bebouwing en infrastructuur, is besloten om een afzonderlijk hemelwaterstelsel aan te leggen. Dit hemelwater wordt vervolgens ter plaatse geïnfiltreerd in de ondergrond.

5.9.5 Overig

Zienswijzen: 67, 80, 81, 82

263. Zienswijzen: 67, 80, 81, 82

Buurtplatform Wittevrouwenveld-Actief en enkele bewoners geven aan dat op basis van de beschikbare modelstudie niet eenduidig kan worden beoordeeld of de maximale toename van de gemiddeld hoogste grondwaterstand realistisch is. Participanten vrezen dat de pieken groter kunnen zijn dan (gemiddeld) twintig centimeter, met extra schade aan funderingen tot gevolg.

Antwoord bevoegd gezag: De gemiddeld hoogste grondwaterstand is een statistische waarde gebaseerd op een gemiddelde van de drie hoogst voorgekomen jaar-grondwaterstanden gedurende een periode van acht jaar. Pieken in de grondwaterstand kunnen inderdaad hoger zijn dan de gemiddeld hoogste grondwaterstand. Deze hogere pieken treden voornamelijk op tijdens hoge Maaswaterstanden. Tijdens hoogwater stuwt de grondwaterstroming vanuit het Plateau van Margraten op tegen het tijdelijk hogere Maaspeil. De lengte van de tunnel bedraagt 2,4 kilometer, de lengte van de Maas als opstuwend element circa 14 kilometer. Dat is aanmerkelijk langer. De Maas ligt een kilometer ten westen van de tunnel en is evenals de tunnel Noord-Zuid georiënteerd hetgeen haaks op de grondwaterstroming is.

5.10 Tunnelveiligheid

Zienswijzen: 6, 10, 11, 18, 25, 34, 41, 58, 74, 75, 76, 77, 79, 80, 89, 98, 99, 107, 108, 109, 110, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 132, 133, 134, 135, 136, 137

264. Zienswijzen: 18, 25, 41, 58, 74, 75, 76, 77, 79, 80, 89, 107

Het A2-Buurtenplatform en andere participanten maken zich zorgen over het advies van de Commissie voor de tunnelveiligheid omdat het niet kritisch is over de tunnelveiligheid. In dit advies wordt bijvoorbeeld niet ingegaan op instortingsgevaar, mogelijke explosies als gevolg van de stapeling van tunnelbuizen, bereikbaarheid van de tunnel in geval van calamiteiten, toegankelijkheid voor hulpdiensten, vluchtroutes vanuit de tunnel bij calamiteiten, extra rookemissie en de nadelige gevolgen voor veiligheid en gezondheid. Gevraagd wordt om geen toegiften te doen op het vlak van de veiligheid.

Antwoord bevoegd gezag: De tunnelveiligheid wordt getoetst aan wettelijke kaders. Er is aangetoond dat een veilige tunnel mogelijk is binnen de ruimtereservering van het OTB. Bovengenoemde aspecten zijn daarbij in risicoanalyses meegenomen. In de uitwerking van het ontwerp – voorafgaand aan de bouw – worden de voorzieningen voor een veilige tunnel bekeken. Voor het definitieve pakket van maatregelen wordt te zijner tijd weer advies aangevraagd bij de Commissie Tunnelveiligheid. Op basis daarvan vindt besluitvorming plaats. Het bevoegd gezag beoordeelt het uiteindelijke pakket van maatregelen bij het verlenen van de bouwvergunning.

265. Zienswijzen: 58, 74, 75, 76, 77, 79, 80, 89, 107

Het A2-Buurtenplatform en participanten pleiten voor de inbouw van een aantal verticale ontsnappingsmogelijkheden. Hierdoor zal de structurele veiligheid van de tunnelgebruikers verhogen.

Antwoord bevoegd gezag: Het tunnelveiligheidsplan en de reactie op het advies van de Commissie Tunnelveiligheid stellen dat horizontaal vluchten de voorkeur heeft en dat verticaal vluchten geen wezenlijke bijdrage levert aan het vergroten van de veiligheid.

266. Zienswijzen: 25, 41, 107

Gevraagd wordt om een degelijke uitvoering van voorzieningen voor de tunnelveiligheid zodat geen misbruik plaatsvindt, overlast voor de omgeving wordt tegengegaan en omwonenden en woningen beschermd zijn in geval van een ontploffing of instorting van de tunnel.

Antwoord bevoegd gezag: Een landtunnel moet voldoen aan een aantal wetten en regels. Het OTB voldoet hieraan. Zie hiervoor ook het advies van de Commissie Tunnelveiligheid (Bijlage 3 bij het (O)TB). In de uitwerking van het ontwerp - voorafgaand aan de bouw - worden de voorzieningen voor een veilige tunnel bekeken en ontworpen. Daarbij wordt rekening gehouden met mogelijke overlast die deze voorzieningen kunnen hebben voor omwonenden. Net als met de bestaande mogelijkheden om - in geval van explosie - eventuele omgevingsschade te beperken. Leerpunten uit eerdere tunnelprojecten zijn dan van belang. Instortingsgevaar bij explosies is verder meegenomen in de risicoanalyse en het tunnelveiligheidsplan. Uitgangspunt voor het ontwerp is dat de kans op een explosie zeer klein is. Wanneer toch een explosie optreedt, leidt dit niet tot het volledig instorten van de tunnel. Mogelijk wel tot het bezwijken van een beperkt deel ervan. Mocht een deel van de tunnel bezwijken, dan is instortingsgevaar voor bebouwing in de directe omgeving van de tunnel nihil. Bij het ontwerp van de tunnel wordt hier namelijk rekening mee gehouden.

267. Zienswijzen: 98, 99, 108, 109, 110, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 132, 133, 134, 135, 136, 137

Een groot aantal participanten is bezorgd over de mogelijke gevolgen van calamiteiten in de tunnel voor eigendommen. Zij vinden dat het OTB te weinig rechtszekerheid biedt op dit punt.

Antwoord bevoegd gezag: Een landtunnel moet voldoen aan een aantal wetten en regels. Het OTB voldoet hieraan. Instortingsgevaar bij explosies is meegenomen in de risicoanalyse en het tunnelveiligheidsplan. Uitgangspunt voor het ontwerp is dat de kans op een explosie zeer klein is. Wanneer toch een explosie optreedt, leidt dit niet tot het volledig instorten van de tunnel. Mogelijk wel tot het bezwijken van een beperkt deel ervan. Mocht een deel van de tunnel bezwijken, dan is instortingsgevaar voor bebouwing in de directe omgeving van de tunnel nihil. Bij het ontwerp van de tunnel wordt hier namelijk rekening mee gehouden.

268. Zienswijze: 10

Een participant vraagt zich af of een nieuwe techniek van Siemens nader wordt onderzocht voor de tunnelingangen. Het gaat om een klein apparaat dat voor de tunnelmonden kan worden geplaatst en verhitte motoren/ladingen die broeien/in brand staan/andere ontstekingsbronnen detecteert. Siemens laat in zo'n geval de tunnelmond blokkeren.

Antwoord bevoegd gezag: In de fase voorafgaand aan de bouw van de tunnel, de uitwerking van het ontwerp, worden voorzieningen voor een veilige tunnel ontworpen conform de veiligheidsrichtlijnen. Hierbij wordt ook gekeken naar de noodzaak en veiligheidsbijdragen van mogelijke aanvullende systemen, de verwachte betrouwbaarheid en de kans op onnodige sluitingen van de tunnel versus het risico dat bestaat. De toepassing van deze techniek is vooralsnog niet voorzien.

269. Zienswijze: 79

Buurtplatform Randwyck vraagt zich af waar de hulpdiensten in de westelijke tunnelbuizen zich vanuit het zuiden naar het noorden kunnen verplaatsen.

Antwoord bevoegd gezag: Het is niet de bedoeling, en vanuit veiligheidsoogpunt zelfs onwenselijk, dat hulpdiensten in de westelijke tunnelbuizen zich van zuid naar noord (tegen de rijrichting in) bewegen.

270. Zienswijzen: 6, 11, 34

Meerdere participanten achten het wenselijk de westelijke bovenste tunnelbuis bij het Europaplein te voorzien van de mogelijkheid twee rechtdoorgaande rijstroken te realiseren bij een calamiteit. Dit kan door middel van dynamische bebording en belijning en het gebruik van de vluchtstrook.

Antwoord bevoegd gezag: In de tunnelbuizen zijn geen vluchtstroken. In het wegdeel aansluitend op de westelijke bovenste tunnelbuis bij het Europaplein is wel sprake van een vluchtstrook. Of deze vluchtstrook wordt uitgerust als een rijstrook voor calamiteitensituaties, is tot nog toe niet voorzien. De twee beschikbare rijstroken zijn in principe voldoende voor uitgaand verkeer. In geval van calamiteiten krijgt uitstromend verkeer op de aansluiting Europaplein voorrang, zodat ook hier geen belemmering optreedt. In het ontwerp - voorafgaand aan de bouw - worden voorzieningen voor een veilige tunnel bekeken. Hieronder vallen verkeerskundige maatregelen zoals in de zienswijze aangegeven. Over het definitieve pakket van maatregelen, waaronder de verkeerskundige maatregelen, wordt opnieuw advies gevraagd aan de Commissie Tunnelveiligheid. Dit alles leidt tot een veilige tunnel.

271. Zienswijzen: 98, 99, 108, 109, 110, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 132, 133, 134, 135, 136, 137

De aanbevelingen van de Commissie voor de Tunnelveiligheid worden volgens een groot aantal participanten nog in dit stadium op eenvoudige en weinig beargumenteerde wijze afgedaan.

Antwoord bevoegd gezag: Het (O)TB is een planologisch beslismoment. Hiervoor is aangetoond dat een veilige tunnel te realiseren is binnen het voorziene ruimtebeslag. In de volgende fase wordt het integraal ontwerp, dat na advies van de Commissie Tunnelveiligheid

in een bouwvergunning wordt geborgd, verder uitgewerkt. De reactie op het advies van de Commissie Tunnelveiligheid is in die zin ingericht; een aantal punten in dit advies slaat namelijk op de fase volgend op het TB.

272. Zienswijzen: 98, 99, 108, 109, 110, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 132, 133, 134, 135, 136, 137

Een groot aantal participanten geeft aan het vreemd te vinden dat veel interne en externe veiligheidsaspecten nog bij het vaststellen van het OTB onduidelijk en onvoldoende onderzocht zijn.

Antwoord bevoegd gezag: Het (O)TB is een planologisch beslismoment. Hiervoor is aangetoond dat aan de eisen van interne en externe veiligheid wordt voldaan en dat een veilige tunnel binnen het voorziene ruimtebeslag kan worden gerealiseerd. In de volgende fase wordt het integraal ontwerp, dat na advies van de Commissie Tunnelveiligheid in een bouwvergunning wordt geborgd, verder uitgewerkt. Ook de reactie op het advies van de Commissie Tunnelveiligheid is in die zin ingericht.

5.11 Situatie tijdens de bouw

5.11.1 Bouwmethode

Zienswijzen: 4, 24, 38, 42, 43, 45, 63, 79, 98, 99, 108, 109, 110, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 132, 133, 134, 135, 136, 137

273. Zienswijzen: 38, 42, 43, 45

Meerdere participanten vragen aandacht voor de beschermde status van Rijksmonument Hoeve Waterrijk. Volgens hen zijn in het OTB nergens beschermende maatregelen genoemd tijdens de bouw voor Hoeve Waterrijk.

Antwoord bevoegd gezag: De werkzaamheden die in de buurt van Hoeve Waterrijk plaatsvinden, zijn van dien aard dat beschermende maatregelen niet noodzakelijk zijn.

274. Zienswijzen: 4, 63

Een participant vraagt waarom de tijdelijke N2 niet eerder kan worden verlegd op het afgebouwde tunneldak (deel Nassaulaan – Scharnerweg). De Vereniging van Eigenaren van de Nassaulaan 2-24 stelt ongeveer dezelfde vraag: “Waarom kan de tijdelijke N2 niet eerder en langer aan de oostelijke kant van de bouwput gelegd worden (dus verder van de flats vandaan)?”

Antwoord bevoegd gezag: Het terugleggen van de tijdelijke N2 is pas mogelijk nadat de tunnel volledig afgebouwd is. Het dak van de tunnel is daarna benodigd voor de logistieke afwikkeling van het bouwverkeer. Nadat de tunnel klaar is, worden aansluitend nog kabels en leidingen verlegd. Om voor de weggebruiker een zo consistent mogelijk beeld te scheppen, vanwege verkeersveiligheid en doorstroming én vanwege kostprijs-technische redenen is besloten om de tijdelijke N2 slechts eenmaal aan te leggen en op te breken. De tijdelijke N2 kan tenslotte niet oostelijk van de bouwput gelegd worden. Hier is geen ruimte voor.

275. Zienswijze: 24

Eén van de participanten wil weten wat de relatie is tussen de bouwmethode en de ‘koude’ kruising ter hoogte van het kruispunt tijdelijke N2 en Scharnerweg.

Antwoord bevoegd gezag: Gegeven de bouwmethode is er slechts ruimte voor een ‘koude’ kruising ter hoogte van de kruising tijdelijke N2/Scharnerweg.

276. Zienswijze: 79

Eén participant vraagt welke maatregelen voor duurzaam bouwen op het project van toepassing zijn.

Antwoord bevoegd gezag: In de huidige fase wordt in het ontwerp en de uitvoeringsmethode gestreefd naar een zo gunstig mogelijke CO₂-footprint, optimale recyclebaarheid van vrijkomende materialen en gebruik van schone energiemiddelen.

277. Zienswijze: 98, 99, 108, 109, 110, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 132, 133, 134, 135, 136, 137

De noodzaak van de sloop van de flats langs de President Rooseveltlaan wordt door een groep eigenaren hiervan betwist.

Antwoord bevoegd gezag: De tunnel en het tracé van de tijdelijke N2 leggen, gelet op alle voorschriften ten aanzien van ontwerp, minimaal beslag op de openbare ruimte. De flats langs de President Rooseveltlaan vallen echter binnen dit gebied. In de totale afweging is de manier waarop de tunnel zal worden gerealiseerd onderwerp van studie geweest. Hierbij is een afweging gemaakt tussen onder andere de vereiste veilige doorstroming van het verkeer tijdens de bouw, het bouwen met zo min mogelijk overlast én het bouwen binnen een bepaalde tijd. Een eventuele oostelijke ligging van de tijdelijke weg biedt geen soelaas voor het totaal benodigde ruimtebeslag voor de tunnel en de tijdelijke weg. In geval van een

oostelijke ligging van de tijdelijke weg dient of de tunnel naar het westen verschoven te worden óf aan de oostzijde van de tunnel veel meer vastgoed gesloopt te worden. Daarnaast is er gestreefd naar het realiseren van een zo lang mogelijke tunnel. Dit heeft onder andere geleid tot een ontwerp voor knooppunt Geusselt dat door zijn complexe vormen niet realiseerbaar is op de huidige locatie, zonder daarbij het verkeer ontoelaatbaar te hinderen. De verschuiving naar het oosten bood hiervoor een oplossing en heeft daarbij voordelen voor de wijk Nazareth, waar de A2 verder van de bebouwing af komt te liggen. Verder naar het zuiden - bij de aansluiting op knooppunt Europaplein - impliceert de keuze voor een zo lang mogelijke tunnel dat knooppunt Europaplein in principe maar op één manier kan worden gerealiseerd. Dit betekent dat ook de aansluiting op het knooppunt een dwangpunt vormt. Concluderend is de vormgeving van de wegas van de tunnel een complex proces waarbij een integrale afweging heeft plaatsgevonden.

5.11.2 Bouwfasering

Zienswijzen: 34, 63

278. Zienswijze: 34

De Fietzersbond, afdeling Maastricht en Heuvelland, is benieuwd naar de hinder die ontstaat voor fietsers als gevolg van de fasering van de bouw van de tunnel. Daarnaast verzoekt de bond de fietsbrug in de Groene Loper naar voren te halen in de uitvoering.

Antwoord bevoegd gezag: Onderzocht wordt of fietsbrug de Groene Loper eerder kan worden gerealiseerd. Dit is afhankelijk van twee factoren. Allereerst van het tijdig verkrijgen van de benodigde vergunningen en ontheffingen. Deze hebben overigens niet allemaal betrekking op de brug, maar ook op de verbindingen van en naar de brug. Ten tweede is de vervroegde aanleg van de fietsbrug afhankelijk van de fasering van de verbreding van de A2 ter plaatse.

279. Zienswijze: 63

Een participant vraagt waarom de fasering van de tunnelbouw niet zo geregeld kan worden dat hij minder last heeft van de tijdelijke N2.

Antwoord bevoegd gezag: Er is een analyse gedaan naar de fasering van de tunnelbouw in relatie tot de tijdelijke N2. Hierbij is voor een optimum gekozen op basis van de effecten van technische aspecten, aantasting gebouwen, grondstromen, kosten, logistiek, ruimtebeslag en hinder. De ligging van de tijdelijke N2 hangt samen met de bouw van de tunnel. Deze kan niet oostelijker worden gelegd. Om de overlast te beperken zullen ter plekke van de participant geluidsschermen geplaatst worden.

5.11.3 Mobiliteitsmanagement

Zienswijzen: 24, 27, 28, 34, 46, 47, 58, 59, 74, 75, 76, 77, 80, 98, 99, 107, 108, 109, 110, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 132, 133, 134, 135, 136, 137

280. Zienswijze: 24

Volgens een participant zijn - tijdens de bouw van de tunnel - de buurten Wittevrouwenveld en Wyckerpoort minder goed te bereiken. De vraag is wat hieraan wordt gedaan.

Antwoord bevoegd gezag: Er worden bereikbaarheidsplannen opgesteld gekoppeld aan de diverse faseringen van de bouw van de tunnel. Deze plannen worden voortdurend met betrokkenen en de omgeving gecommuniceerd. Via het gezamenlijk initiatief Maastricht-

Bereikbaar (voorheen 'Mobiliteits Management Maastricht') wordt door overheid en bedrijfsleven samen een maatregelenpakket genomen om de groei van het autoverkeer te beperken. Denk dan aan maatregelen die mensen stimuleren andere vervoerswijzen te gebruiken, zoals het openbaar vervoer (mobiliteitspas), de fiets, en maatregelen om te telewerken.

Daarnaast wordt door de gemeente Maastricht - in samenwerking met het Rijk - een light-rail station gebouwd, inclusief Park & Ride-terrein in de Beatrixhaven. Hierdoor blijft naar verwachting de verkeers- en parkeerdruk in Maastricht als geheel gelijk aan het niveau van 2010.

281. Zienswijzen: 58, 74, 75, 76, 77, 80, 107

Het A2-Buurtenplatform, enkele buurtraden en bewoners vragen om tijdens de uitvoering nauw contact te onderhouden over de te nemen maatregelen in het kader van verkeersmanagement.

Antwoord bevoegd gezag: Er worden bereikbaarheidsplannen opgesteld, gekoppeld aan diverse faseringen van de bouw van de tunnel. Deze plannen worden voortdurend met betrokkenen en de omgeving gecommuniceerd.

282. Zienswijze: 34

De Fietsersbond, afdeling Maastricht en Heuvelland, stelt dat meer fietsroutes in het tracé opgenomen moeten worden. Nu staan er te weinig routes in die, tijdens de uitvoering, alternatief kunnen vormen. Daarnaast merkt de bond op dat de tijdelijke fietsbruggen kunnen leiden tot vertraging.

Antwoord bevoegd gezag: De huidige fietsroutes worden tijdens de bouw op een aantal punten over het tunneltracé geleid. Dit zijn de Voltastraat, de Scharnerweg en de tijdelijke fiets- en voetgangersbruggen. Hierbij ontstaat enige hinder voor fietsers. Fietsbewegingen blijven altijd mogelijk tussen Amby, Wyck, Wittevrouwenveld en Nazareth. Als gevolg van het gebruik van deze oversteekmogelijkheden kunnen vertragingen optreden. Dit geldt met name voor het zuidelijk traject (via de Regentessestraat) en het noordelijk traject (via de Kolonel Millerstraat/Burgemeester Bauduinstraat). Op de tussenliggende oversteken kan gebruik worden gemaakt van de Voltastraat en de Scharnerweg.

283. Zienswijze: 59

Een participant vraagt zich af welke route het bouwverkeer neemt.

Antwoord bevoegd gezag: Het is nog niet duidelijk hoe bouwverkeer precies loopt. Uitgangspunt is dat het bouwverkeer zoveel mogelijk ongestoord langs de tijdelijke N2 en de A2 gaat. In het plan is nu opgenomen dat het bouwverkeer in noordelijke richting (afvoeren materiaal) gebruikmaakt van het oorspronkelijke N2-tracé, zodra het reguliere verkeer via de omgelegde N2 rijdt. Na de ongelijkvloerse kruising van de Terblijterweg via de dive-onder constructie, zal het verkeer zo veel mogelijk via de nieuw aan te leggen infrastructuur naar Beatrixhaven c.q. Kruisdonk rijden. Bouwverkeer in zuidelijke richting (aanvoer materialen) zal de in- en uitritten op het knooppunt Europaplein gebruiken om toegang tot het werkterrein te krijgen. Daarom zijn er maar twee toegangspoorten: knooppunt Geusselt en knooppunt Europaplein.

284. Zienswijze: 28

Accor Hospitality Nederland N.V. en MPA Newday Netherlands B.V. vragen of een oplossing wordt geboden voor de te verwachten parkeerproblematiek. De partijen vragen zich af of goed verkeersmanagement hierbij kan helpen.

Antwoord bevoegd gezag: Door middel van duidelijke bebording wordt, in overleg met participant, zijn bereikbaarheid zeker gesteld. Voor het deel van het parkeerterrein bij Leeuwenborgh Opleidingen dat komt te vervallen, wordt in de directe omgeving binnen de openbare ruimte alternatieve parkeerruimte aangeboden.

285. Zienswijze: 27

Het A2-Bedrijvenplatform verzoekt om een afslag vanuit het zuiden op het Wittevrouwenveld te realiseren.

Antwoord bevoegd gezag: De aanleg van zo'n afslag leidt tot meer verkeer op de N2. Dit heeft meer lucht- en geluidhinder bij de Nassaulaan en het Oranjeplein tot gevolg. De ingreep vraagt daarnaast om een verbreding van het viaduct over de bouwzone. De kwaliteit van de oversteekbaarheid van de tijdelijke N2 - voor met name de kwetsbare groepen in het langzaam verkeer - neemt af, omdat de oversteek langer wordt. Daarom komt de afslag er niet.

286. Zienswijzen: 98, 99, 108, 109, 110, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 132, 133, 134, 135, 136, 137

Een groot aantal participanten is van mening dat door een uitgekiend verkeersmanagement sloop van de flats langs de A2 niet nodig is.

Antwoord bevoegd gezag: De tunnel en het tracé van de tijdelijke N2 leggen, gelet op alle voorschriften ten aanzien van ontwerp, minimaal beslag op de openbare ruimte. De flats langs de President Rooseveltlaan vallen echter binnen dit gebied.

Via het gezamenlijk initiatief Maastricht-Bereikbaar (voorheen 'Mobiliteits Management Maastricht') wordt door overheid en bedrijfsleven samen een maatregelenpakket genomen om de groei van het autoverkeer te beperken. Denk dan aan maatregelen die mensen stimuleren andere vervoerswijzen te gebruiken, zoals het openbaar vervoer (mobiliteitspas), de fiets, en maatregelen om te telewerken.

Daarnaast wordt door de gemeente Maastricht - in samenwerking met het Rijk - een light-rail station gebouwd, inclusief Park & Ride-terrein in de Beatrixhaven. Hierdoor blijft naar verwachting de verkeers- en parkeerdruk in Maastricht als geheel gelijk aan het niveau van 2010. Toch zorgt de hoeveelheid verkeer door Maastricht over de N2 ervoor dat een 2x2 autoweg noodzakelijk blijft. Er is onvoldoende ruimte tussen de tunnel en de woningen om deze tijdelijke N2 te realiseren.

287. Zienswijzen: 46, 47

Enkele participanten vragen welke maatregelen worden getroffen om, tijdens de bouwperiode, het verkeer in goede banen te leiden.

Antwoord bevoegd gezag: Om het verkeer tijdens de bouwperiode in goede banen te leiden, wordt een aantal uitgangspunten gehanteerd. Met deze uitgangspunten is bij grote infrastructurele werken, zoals de Randweg Eindhoven, al ervaring opgedaan. Het gaat om methodes voor 'Slim Plannen, Slim Bouwen en Slim Faseren'. Dit wordt op basis van modellering verwerkt in een verkeersmanagementplan, waarbij het totaal aan alle capaciteitsbepalende factoren voor het verkeer worden meegenomen. Via het gezamenlijk initiatief Maastricht-Bereikbaar (voorheen 'Mobiliteits Management Maastricht') wordt daarnaast door overheid en bedrijfsleven samen een maatregelenpakket genomen om de groei van het autoverkeer te beperken. Denk dan aan maatregelen die mensen stimuleren andere vervoerswijzen te gebruiken, zoals het openbaar vervoer (mobiliteitspas), de fiets, en maatregelen om te telewerken.

Verder wordt door de gemeente Maastricht - in samenwerking met het Rijk - een light-rail station gebouwd, inclusief Park & Ride-terrein in de Beatrixhaven. Hierdoor blijft naar verwachting de verkeers- en parkeerdruk in Maastricht als geheel gelijk aan het niveau van 2010.

5.11.4 Tijdelijke weg

Zienswijzen: 9, 11, 18, 22, 24, 25, 27, 28, 41, 46, 47, 52, 55, 58, 59, 63, 69, 74, 75, 76, 77, 80, 83, 92, 98, 99, 101, 102, 103, 107, 108, 109, 110, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 132, 133, 134, 135, 136, 137, 138

288. Zienswijzen: 98, 99, 108, 109, 110, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 132, 133, 134, 135, 136, 137

Enkele participanten vinden dat er stringente eisen moeten worden gesteld ten aanzien van calamiteiten op de tijdelijke weg. Deze voltrekken zich volgens de participanten a priori dichter bij de bebouwing. Een risico- / effecteninventarisatie en evaluatie ontbreekt in het OTB.

Antwoord bevoegd gezag: Er is een risicoanalyse uitgevoerd naar het vervoer van gevaarlijke stoffen over de nieuwe wegen. Uit het onderzoek is gebleken dat het vervoer van gevaarlijke stoffen over de tijdelijke weg voldoet aan de normen gesteld in de wet- en regelgeving. Langs de tijdelijke weg is geen PR 10^{-6} contour aanwezig. Het groepsrisico ligt onder de oriëntatiewaarde en neemt zelfs iets af. Dit is beschreven in Bijlage K bij de Toelichting op het TB.

289. Zienswijze: 9

De Ontwikkelingsmaatschappij Maartenspoort vraagt om duidelijkheid over de grens van de tijdelijke N2 tot de grens van haar project 'Maartenspoort'.

Antwoord bevoegd gezag: De tracégrens wordt aangepast ter hoogte van 255,9 en 256,0 kilometer. In relatie tot de herontwikkeling van het voormalige KPN-terrein wordt opgemerkt dat in 2006 door de gemeente Maastricht, in afstemming met het Rijk, is vastgelegd dat het bouwplan uiterlijk 2009, dus vóór de ondertunneling, geheel gereed zou moeten zijn.

Vastgesteld wordt dat het betreffende bouwplan op geen enkel onderdeel is gerealiseerd. Het Rijk is in kennis gesteld dat een nieuw plan in studie is genomen en vooralsnog geen formele (planologische) status heeft. Een aangepast bouwplan zal opnieuw met het Rijk moeten worden vastgelegd. Uitgangspunt daarbij is dat het aangepast plan de voortgang van het project A2 Maastricht niet negatief mag beïnvloeden en dat de risico's parallel aan de ondertunneling voor rekening en risico zijn van de Ontwikkelingsmaatschappij.

290. Zienswijze: 75

Voor een participant is de verkeerssituatie tijdens de bouw onduidelijk (onder andere overlast, wegen die worden gebruikt, gevolgen van 'koude' kruising A2-Scharnerweg). Wordt voldaan aan de normen voor lucht, geluid en veiligheid?

Antwoord bevoegd gezag: In het eindplan wordt voldaan aan de normen voor lucht, geluid en veiligheid. Om te komen tot dit eindplan, vinden in een periode van vijf jaar werkzaamheden plaats. De N2 wordt via een tijdelijke N2 omgelegd, waarbij een aantal (voetgangers) bruggen en 'koude' kruisingen zijn voorzien. Als gevolg van de 'koude' kruising ter hoogte van de Scharnerweg zal een deel van het verkeer van en naar Wyck gebruikmaken van de Franciscus Romanusweg/Meerssenerweg (1000 extra motorvoertuigen per etmaal) en een deel via de Avenue Ceramique (500 motorvoertuigen per etmaal). De verkeerstoename die dit met zich meebrengt, is naar verwachting niet zodanig dat de normen voor veiligheid, lucht en geluid worden overschreden. Mochten zich toch knelpunten voordoen, dan zal het bevoegd gezag zich inspannen om overlast te beperken. Als dat noodzakelijk is, worden eventueel maatregelen genomen.

291. Zienswijze: 18

De Stichting voor Beroepsonderwijs en Volwasseneneducatie Westelijk Zuid-Limburg wil weten hoe de bereikbaarheid van de school gegarandeerd wordt en wat mogelijke risico's van de slechtere bereikbaarheid van de school zijn. Ook meldt participant dat een stuk van de tijdelijke weg op zijn eigendom ligt. Hij verzoekt dit gedeelte niet in de verdere plannen mee te nemen. Het college verzoekt verder om de maximaal toegestane snelheid op de tijdelijke weg van vijftig kilometer per uur te verlagen.

Antwoord bevoegd gezag: Bereikbaarheid wordt vastgelegd in het verkeersmanagementplan en faseringsplannen. De participant aan de Sibemaweg blijft bereikbaar via de Kennedysingel volgens de huidige wegstructuur. De ingreep op de Kennedysingel heeft geen gevolgen voor de bereikbaarheid. Wel kan een geringe verlenging van reisduur optreden als gevolg van de verkeersregelinstallaties. Daarnaast blijft de N2 en de kruising A2/Scharnerweg in stand, waarbij aanvullend over de N2 een aantal (voetgangers/fiets)bruggen wordt aangelegd. Op dit moment vindt overleg plaats over het eigendom van de participant.

Verlaging van de snelheid op de tijdelijke weg is niet aan de orde. Dit leidt tot een verminderde doorstroming en bereikbaarheid op de N2, met (extra) filevorming ten zuiden van het Europaplein en ten noorden van de Geusselt als gevolg.

292. Zienswijzen: 58, 74, 75, 76, 77, 80, 107

Het A2-Buurtenplatform, enkele buurtraden en bewoners vragen welke maatregelen genomen worden om sluipverkeer in de wijken als gevolg van de tijdelijke N2 te voorkomen. Ook vraagt men aandacht voor de bereikbaarheid van diverse buurten.

Antwoord bevoegd gezag: Sluipverkeer wordt zoveel mogelijk tegengegaan door middel van dynamisch verkeersmanagement (bijvoorbeeld informatiepanelen of tekstkarren) en bebording.

293. Zienswijzen: 27, 52

Ondernemers Initiatief Wyck en participanten en het A2-Bedrijvenplatform zijn van mening dat Wyck slecht bereikbaar wordt tijdens de bouw van de tunnel. Dit vanwege het ontbreken van een afslag richting Wyck (op de Zuid-Noord verbinding). De partijen verzoeken een dergelijke afslag alsnog te realiseren. Het A2-Bedrijvenplatform wil verder op de hoogte worden gehouden over de rijstrookbreedte van de tijdelijke N2. Daarnaast verzoekt het platform om de aansluitingen van knooppunten Geusselt en Europaplein op de tijdelijke N2 op zo'n manier in te richten dat hier geen vertraging ontstaat.

Antwoord bevoegd gezag: Ontwerptechnisch is het niet mogelijk om een rechtsaffer te maken met aparte opstelvakken, omdat de tijdelijke N2 in een bocht ligt (vanwege de locatie van de bouwput en een aantal woningen). De aanleg van een volledige kruising op de tijdelijke N2 met de Scharnerweg leidt tot meer verkeer op de N2. Dit heeft meer lucht- en geluidhinder bij de President Rooseveltlaan, de ANWB-flat en de Nassaulaan/Oranjeplein tot gevolg. De ingreep vraagt daarnaast om een verbreding van het viaduct over de bouwkuip. De kwaliteit van de oversteekbaarheid van de tijdelijke N2 - voor met name de kwetsbare groepen in het langzaam verkeer - neemt af, omdat de oversteek langer wordt.

Over de rijstrookbreedte van de tijdelijke N2 wordt de participant op de hoogte gehouden. In ieder geval kan worden aangegeven dat de huidige capaciteit van de N2 (die wordt bepaald door de tijdelijke N2 maar vooral door de capaciteit van de knooppunten Geusselt en Europaplein) gelijk blijft.

294. Zienswijze: 24

Servatius Wonen & Vastgoed verzoekt om een kruising waar al het afslaand verkeer mogelijk is.

Antwoord bevoegd gezag: Ontwerptechnisch is het niet mogelijk om een rechtsaffer te maken met aparte opstelvakken, omdat de tijdelijke N2 in een bocht ligt (vanwege de locatie van de bouwput en een aantal woningen). De aanleg van een volledige kruising op de tijdelijke N2 met de Scharnerweg leidt tot meer verkeer op de N2. Dit heeft meer lucht- en geluidhinder bij de President Rooseveltlaan, de ANWB-flat en de Nassaulaan/Oranjeplein tot gevolg. De ingreep vraagt daarnaast om een verbreding van het viaduct over de bouwkuip. De kwaliteit van de oversteekbaarheid van de tijdelijke N2 - voor met name de kwetsbare groepen in het langzaam verkeer - neemt af, omdat de oversteek langer wordt.

295. Zienswijzen: 46, 47, 59, 69

Door het ontbreken van een volledige kruising van de tijdelijke N2 en de Scharnerweg verwachten diverse participanten veel hinder in achterliggende wijken.

Antwoord bevoegd gezag: Het ontbreken van een volledige kruising zorgt ervoor dat een deel van het verkeer in Maastricht-Oost via een andere route op de plaats van bestemming moet komen. Met name de wegen die parallel lopen aan de N2 zoals de Meerssenerweg en de Koning Clovisstraat zullen in de tijdelijke situatie meer verkeer te verwerken krijgen. Dit betreft overigens geen gebiedsvreemd verkeer maar verkeer dat een bestemming in het gebied heeft. Door middel van een nulmeting en door het verkeer te monitoren wordt bepaald of sprake is van onacceptabel veel hinder. Indien dat het geval is, worden vanuit Dynamische Verkeersmanagement (DVM) aanvullende maatregelen genomen.

296. Zienswijze: 11

Een participant vraagt hoe het verkeer in de tijdelijke situatie over het Europaplein wordt omgeleid en wat de gevolgen hiervan zijn voor geluid, luchtkwaliteit en bereikbaarheid.

Antwoord bevoegd gezag: Het verkeer zal in de tijdelijke situatie via een tijdelijke N2 worden gereguleerd, waarbij ter hoogte van het knooppunt Europaplein een tijdelijke afslag richting Kennedybrug en één richting Akersteenweg wordt gerealiseerd. De tijdelijke N2 verschuift richting het oosten ten opzichte van de huidige ligging van de A2 en zal dus dichterbij participant komen te liggen. Zie voor de exacte locatie van de tijdelijke N2 de kaart behorend bij het TB (deel II van het besluit, bladnummer 2) alsook Bijlage K bij de Toelichting op het TB, paragraaf 2. Op deze manier wordt ruimte gemaakt voor de bouw van de tunnel en de realisatie van het nieuwe knooppunt Europaplein. Voor de bereikbaarheid van participant heeft deze werkwijze geen gevolgen. De effecten van de tijdelijke N2 op de woningen aan de St. Josephstraat zijn in beeld gebracht in Bijlage K bij de Toelichting op het TB (zie hetgeen in bijlage 2, onderdeel Cluster Oost 10 staat vermeld over de St. Josephstraat). Daaruit blijkt dat voor wat betreft de woning van participant geen sprake is van een ongunstige beoordeling voor de gevolgen vanwege de verlegde N2.

297. Zienswijzen: 98, 99, 108, 109, 110, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 132, 133, 134, 135, 136, 137

De Vereniging van Eigenaren van de Torenflat en de Oranjerésidence én een grote groep andere participanten vinden dat de grenzen van het OTB en de tijdelijke N2 arbitrair zijn getrokken. Volgens hen is niet exact aangegeven waar de tijdelijke N2 precies wordt gesitueerd, waardoor ook de impact onduidelijk is. Participanten zijn bezorgd over de overlast die ontstaat door de tijdelijke N2. Aandachtspunt is de mogelijkheid twee meter af te wijken. Daarnaast vindt men dat onzorgvuldig is gecommuniceerd over de definitieve begrenzing.

Antwoord bevoegd gezag: De grenzen van het (O)TB en meer specifiek van het maatregelvlak 'Tijdelijk werkterrein, zone tijdelijke weg' zijn op deze locatie afhankelijk van de benodigde ruimte voor de aanleg van de tunnel, de aanleg van de tijdelijke N2 en de ruimte die nodig is voor de ondergrondse infrastructuur. De situatie ter plaatse is ruimtelijk gezien een corridor, waarbij voor een minimaal ruimtegebruik is gekozen, gelet op de eisen ten aanzien van het ontwerp. De locatie van het maatregelvlak 'Tijdelijk werkterrein, zone tijdelijke weg' staat aangegeven op de kaarten behorend bij het (O)TB (deel II van het besluit). Daarnaast wordt in Bijlage K bij de Toelichting op het (O)TB uitgebreid ingegaan op de wijze van fasering van de tijdelijke weg. In dezelfde bijlage zijn de gevolgen van de verlegde weg voor de maatgevende aspecten geluid, luchtkwaliteit en externe veiligheid en de maatregelen (geluidsschermen, geluidsarm asfalt) om overlast zoveel mogelijk te beperken in beeld gebracht. Ook zijn bij het OTB/MER A2 Passage Maastricht zogenoemde impactdocumenten ter visie gelegd, waarin de gevolgen van het project per locatie inzichtelijk zijn gemaakt. Aan de mogelijkheden die leden 1 en 2 van het (t.o.v. het OTB aangepaste) art. 15 TB bieden om binnen bepaalde marges af te wijken van het van het definitieve ontwerp zijn in art. 15, lid 3 TB strenge voorwaarden verbonden. Zo bepaalt art. 15, lid 3 sub a dat een dergelijke afwijking alleen is toegestaan als daaruit geen negatieve gevolgen voortvloeien voor de omgeving en regelt art. 15, lid 3 sub d dat het ontwerp te allen tijde moet blijven binnen de begrenzing van het TB zoals aangegeven op de kaarten (deel II).

298. Zienswijzen: 22, 25, 41, 55, 83, 92

Meerdere participanten, waaronder een grote groep bewoners van diverse panden direct gelegen aan de tijdelijke N2 of de tijdelijke ontsluitingsweg aan het Oranjeplein, hebben vragen over de bereikbaarheid van hun woning. Hieronder volgen kort enkele specifieke reacties.

- Hoe blijft het bedrijfspand aan het Oranjeplein, waarvan een participant eigenaar is, bereikbaar voor klanten?
- De Vereniging van Eigenaren van Oranjestaete vraagt naar de bereikbaarheid van hun woningen. Voor zichzelf én voor bezoekers.
- Een participant is invalide en kan niet zonder zijn huidige parkeerplaats voor de deur. Hoe wordt hiermee omgegaan?

- **Hoe wordt bereikbaarheid gegarandeerd en welke maatregelen worden genomen nu participant en gezin geen gebruik kunnen maken van kelder / garage?**
- **Hoe wordt de bereikbaarheid voor bezoekende familieleden geregeld?**
- **Zijn de garages aan de Regentesselaan bereikbaar?**

Antwoord bevoegd gezag: Er heeft een aantal gesprekken plaatsgevonden met bewoners en Avenue2. Hierbij is geprobeerd maatwerk te bieden/oplossingen te zoeken voor de hierboven geformuleerde problematiek. Verkennend onderzoek in dit stadium heeft aangetoond dat de bereikbaarheid van de genoemde locaties kan worden gewaarborgd, met inachtneming van een aantal beperkingen. Deze beperkingen zijn voornamelijk: niet meer parkeren op locaties, verkeerskundige aanpassingen als eenrichtingsverkeer en beperking zwaarverkeer. Voor specifieke gevallen als bereikbaarheid in geval van invaliditeit, wordt in overleg met de betrokkene naar een optimaal mogelijke oplossing gezocht.

299. Zienswijzen: 22, 25, 28, 102, 103, 138

Diverse participanten maken zich zorgen over de leefbaarheid na realisatie van de tijdelijke N2. Hieronder volgen kort enkele specifieke reacties.

- **De tijdelijke weg is op enkele meters van een kantoorruimte gelegen. Hierdoor vreest een participant voor nadelige effecten met betrekking tot geluid- en stofhinder.**
- **Ook de Vereniging van Eigenaren van Oranjestaete vraagt naar de gevolgen voor geluid- en geurhinder.**
- **Een participant wil graag zekerheid over de afstand van de tijdelijke N2 tot zijn panden. Verder wil hij weten of de huidige geluidsschermen ter hoogte van zijn panden gehandhaafd blijven. Daarnaast is zijn vraag wat de gevolgen met betrekking tot de geluid- en luchtkwaliteit voor zijn panden zullen zijn. Hierbij vraagt hij ook aandacht voor de gevolgen van de verlegging van de tijdelijke N2 richting de Gemeenteflat (fase B).**
- **Het Novotel maakt zich grote zorgen over de lucht- en geluidsoverlast van de tijdelijke N2. En dan specifiek voor tuin, terras en zwembad van het hotel.**

Antwoord bevoegd gezag: De overlast van geluid en lucht is onderzocht en gerapporteerd in Bijlage K bij de Toelichting op het (O)TB. Naast generieke maatregelen zoals geluidsarm asfalt en geluidsdichte barriers, zijn voor een aantal locaties geluidsschermen van in totaal drie meter hoog opgenomen. Dit om geluidsoverlast te voorkomen of zoveel mogelijk te beperken. Daarnaast geldt voor een aantal locaties dat zij een negatieve beoordeling hebben voor overlast door geluid of lucht. Voor deze woningen is in de Toelichting op het OTB gesteld dat - in overleg met de bewoners - maatregelen worden uitgewerkt om de negatieve gevolgen tot een aanvaardbaar niveau te verminderen. Dit kan uiteindelijk ook leiden tot het aanbieden van vervangende woonruimte. Uiteraard wordt ook de participant in het overleg betrokken.

300. Zienswijze: 63

De Vereniging van Eigenaren van de Nassaulaan 2-24 wil weten waarom de tijdelijke N2 niet eerder en langer aan de oostelijke kant van het werk gelegd kan worden (verder van de flats vandaan).

Antwoord bevoegd gezag: Er is een analyse gedaan naar de fasering van de tunnelbouw. Hierbij is voor een optimum gekozen op basis van de effecten van technische aspecten, aantasting gebouwen, grondstromen, kosten, logistiek, ruimtebeslag en hinder. De corridor op deze locatie maakt het niet mogelijk de N2 naar het oosten te verleggen. De beschikbare ruimte hier wordt volledig ingenomen door de bouwput van de tunnel. Wel is het zo dat de tijdelijke N2 na passage van de tunneltrein (ca. medio 2013) hier naar het oosten zal worden verlegd.

301. Zienswijzen: 58, 74, 75, 76, 77, 80, 107, 138

Het A2-Buurtenplatform, enkele buurtraden en bewoners hebben vragen bij Bijlage K bij het OTB.

- **Welke maatregelen worden genomen om geluidhinder als gevolg van de tijdelijke N2 tegen te gaan?**
- **Waar komen tijdelijke geluidsschermen precies te staan, hoe zien deze eruit, van welk materiaal worden ze gemaakt?**

- **Welke maatregelen worden genomen om overschrijdingen qua luchtkwaliteit door de tijdelijke N2 tegen te gaan?**
- **Waarom is locatie Oost 8 geen knelpunt als het gaat om de etmaalgemiddelde concentratie PM10?**
- **Waarom is er geen toename van stik- en fijn stof bij locatie West 10?**

Antwoord bevoegd gezag: Langs de tijdelijke N2 zijn barriers (van 1 meter hoog) en geluidsschermen (van 3 meter hoog) voorzien. De barriers, die ook een positief akoestisch effect hebben, komen langs het gehele traject van de tijdelijke N2. De situering van de geluidsschermen is aangegeven op de TB-kaarten. De schermen zijn vooralsnog ontworpen als een barriër met daarbovenop een geluidsscherm. Hoe die schermen eruit komen te zien, staat nog niet vast. Aanvullend wordt geluidreducerend asfalt aangelegd.

Deze maatregelen zullen de geluidbelasting als gevolg van de tijdelijke N2 reduceren.

Voor woningen waarbij geluidsschermen en geluidreducerend asfalt niet leiden tot een aanvaardbaar woonklimaat is in de Toelichting op het (O)TB gesteld dat - in overleg met de bewoners - maatregelen worden uitgewerkt om de negatieve gevolgen tot een aanvaardbaar niveau te verminderen. Dit kan uiteindelijk ook leiden tot het aanbieden van vervangende woonruimte. Uiteraard worden naast bewoners ook verhuurders in het overleg betrokken.

Voor locatie Oost 8 (ten tijde van tijdelijk tracé A) is het aantal overschrijdingen van de etmaalgemiddelde concentratie van 50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ruim lager dan hetgeen als ongunstig wordt aangemerkt. De locatie Oost 8 heeft (ten tijde van tijdelijk tracé C) een ongunstige beoordeling gekregen voor de jaargemiddelde concentratie NO_2 . Dit leidt tot maatwerkoplossingen voor 24 woningen aan de Nassaulaan en een aantal lokalen van Leeuwenborgh Opleidingen. De kwestie rondom de etmaalgemiddelde concentraties geldt dan niet meer.

Voor locatie West 10 zijn, afhankelijk van het tijdelijke tracé en de locatie, toe- of afnamen (ten opzichte van de huidige situatie) vastgesteld. Het toe- of afnemen van concentraties is een samenspel van: toenames als het tijdelijke tracé op kortere afstand komt te liggen, afnamen bij grotere afstanden, de vermindering van de achtergrondconcentratie en emissies van auto's en de ligging van de uitrit bij traject C. Dit samenspel leidt tot het resultaat zoals weergegeven in Bijlage K bij de Toelichting op het (O)TB.

302. Zienswijze: 101

Omdat de tijdelijke N2 dicht r bij de Nazarethflats komt te liggen, is de Stichting Woonpunt benieuwd naar de geluidsgevolgen voor de flats. De partij vraagt garanties dat de overlast ter hoogte van Nazareth in tijdelijke situatie niet groter wordt.

Antwoord bevoegd gezag: De geluidsoverlast is onderzocht en gerapporteerd in Bijlage K bij de Toelichting op het (O)TB. Zie meer specifiek bijlage 2 van Bijlage K omtrent cluster West 1.

Door generieke maatregelen zoals geluidsarm asfalt en geluidsdichte barriers, blijft de geluidssituatie ongeveer gelijk of verbetert licht ten opzichte van de huidige situatie.

5.11.5 Hinder door de bouw

Zienswijzen: 1, 12, 15, 18, 20, 23, 24, 27, 28, 34, 38, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 49, 53, 54, 55, 58, 59, 61, 62, 64, 65, 67, 68, 69, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100, 101, 104, 105, 106, 107, 108, 109, 110, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 132, 133, 134, 135, 136, 137, 138, 139

303. Zienswijzen: 38, 42, 43, 44, 45, 86, 87, 88, 95, 96

Volgens meerdere participanten is in het OTB niet terug te vinden welke maatregelen worden getroffen om geluids-, stof- en trillingsoverlast tijdens de bouwwerkzaamheden, met name bij de aanleg van knooppunt Kruisdonk, te

voorkomen. De participanten verwachten grote overlast door het aantal aanpassingen, het gebruik van zware (bouw) machines, de kleine afstand tot de woningen van Hoeve Waterrijk en Kruisdonk en de lange periode waarin de werkzaamheden plaatsvinden.

Antwoord bevoegd gezag: Trillingsoverlast als gevolg van machines zal op onderhavige locaties nauwelijks merkbaar zijn. Voor het beperken van stofhinder vinden gebruikelijke maatregelen (besproeien) plaats.

Er worden geen tijdelijke maatregelen voor geluidhinder getroffen. De uitvoeringsduur van de werkzaamheden bij de genoemde locaties beperkt zich tot een aantal maanden op een gehele uitvoeringsduur van enkele jaren.

304. Zienswijze: 15

Xelat Holding BV, Apple Park Maastricht BV en Xelat Onroerend goed BV stellen dat stofhinder zoveel mogelijk moet worden beperkt. De partijen wensen inzage in de ter zake te maken werkafspraken.

Tijdens de bouw zal de hinder en overlast door stof zoveel mogelijk tot een minimum worden beperkt. In de voor de bouw benodigde procedures wordt het voorkomen van stofhinder normaliter als voorwaarde opgenomen. Deze procedures zijn uiteraard openbaar. Een gebruikelijke maatregel om deze overlast te voorkomen (besproeien) is overigens zeer effectief.

305. Zienswijze: 104

Volgens een participant staat in OTB niet welke maatregelen worden getroffen om geluids-, stof- en trillingsoverlast tijdens de bouwwerkzaamheden, met name bij de aanleg van knooppunt Kruisdonk en de brug over Mariënwaard, te voorkomen. Hij verwacht dat de overlast groot is door het aantal aanpassingen, het gebruik van zware (bouw) machines, de kleine afstand tot de woningen en de lange periode waarin werkzaamheden plaatsvinden.

Antwoord bevoegd gezag: Tijdens de uitvoering van de werkzaamheden dient te worden voldaan aan de trillingsrichtwaarden uit de 'SBR-richtlijnen Trilling: meet- en beoordelingsrichtlijnen, deel A en B' en de geluidsnormen van de APV van de gemeente Maastricht en Meerssen.

Trillingsoverlast als gevolg van machines zal op onderhavige locaties nauwelijks merkbaar zijn. Indien nodig worden, om te voldoen aan de APV van de gemeenten Maastricht en Meerssen, tijdelijke maatregelen voor geluidhinder getroffen. De uitvoeringsduur van de werkzaamheden bij de genoemde locaties beperkt zich tot een aantal maanden op een gehele uitvoeringsduur van enkele jaren. Voor het beperken van stofhinder vinden gebruikelijke maatregelen (besproeien) plaats.

306. Zienswijze: 42

Voor één van de participanten zorgt de bouw voor een onleefbare situatie. Stofoverlast en allergische reacties van de luchtwegen zijn voor hem onaanvaardbaar. Hij geeft aan een (kostbaar) onderkomen elders te moeten zoeken.

Antwoord bevoegd gezag: De bouwactiviteiten ter plaatse duren slechts een paar maanden en bestaan uit het kappen van bomen, de aanleg van een aarden baan en het aanbrengen van verhardingen en geluidsschermen. Stofvorming ontstaat alleen als gevolg van transporten over de aarden baan. Bestrijding hiervan vindt actief plaats door middel van besproeiing.

307. Zienswijze: 42

Een participant wil weten of zijn pand aangekocht kan worden bij een onvoorziene situatie waarbij zijn pand onverkoopbaar is. Volgens hem zal niemand een huis naast een bouwput of betonnen scherm op een talud kopen.

Antwoord bevoegd gezag: Tijdens ter visielegging is een dwarsprofiel beschikbaar gesteld waarop zichtbaar is dat een afstand van circa 30 meter beschikbaar blijft tussen de gevel en de achterzijde van het scherm. Voor het scherm wordt in de eindsituatie nog begroeiing aangebracht, waardoor de aanblik binnen afzienbare tijd niet veel afwijkt van de huidige situatie.

308. Zienswijzen: 87, 88, 95, 96

Enkele participanten vragen of de weg Kruisdonk tijdens de bouwfase een belangrijke verkeersroute voor bouwverkeer wordt. Zo ja, welke specifieke maatregelen worden getroffen om geluidoverlast te voorkomen? Ook vragen de participanten of de maximum snelheid op de A2 tijdens de bouwfase beperkt wordt om overlast te voorkomen.

Antwoord bevoegd gezag: Kruisdonk zal tijdelijk gebruikt worden als route voor bouwverkeer van de verbindingsweg Beatrixhaven, waarbij overlast tot een minimum zal worden beperkt. Bouwverkeer van de tunnel zal geen gebruik maken van Kruisdonk. Beperking van de maximumsnelheid op de A2 tijdens bouw zal aan de orde zijn tijdens wegwerkzaamheden in verband met de verkeersveiligheid. Snelheidsverlaging wordt in beginsel niet ingezet om overlast te verminderen.

309. Zienswijzen: 104, 106

Enkele participanten vragen of de weg Mariënwaard tijdens de bouwfase een belangrijke verkeersroute voor bouwverkeer wordt. Zo ja, welke specifieke maatregelen worden getroffen om overlast als gevolg van geluid en trillingen te voorkomen?

Antwoord bevoegd gezag: De weg Mariënwaard wordt tijdelijk gebruikt als route voor bouwverkeer van de verbindingsweg Beatrixhaven. Overlast wordt hierbij tot een minimum tot beperkt. Bouwverkeer van de tunnel zal geen gebruik maken van de weg Mariënwaard. Vanwege het tijdelijke karakter zijn geen specifieke maatregelen voorzien om de geluidbelasting en trillingen van het verkeer op Mariënwaard te beperken.

310. Zienswijze: 1

Een participant, die woont aan de Burgemeester Bauduinstraat, wil dat de achtertuin bereikbaar blijft. Dit omdat hij de achtertuin gebruikt om toegang te krijgen tot de woning met elektrische rolstoel.

Antwoord bevoegd gezag: De locatie wordt tijdens de uitvoering bereikbaar gemaakt voor een elektrische rolstoel, door middel van een aanpassing van het trottoir aan de achterzijde.

311. Zienswijze: 138

Volgens een participant worden in het OTB de geluids- en luchtkwaliteitsnormen van ná de aanleg gebruikt. Hij vindt dat de situatie na voltooiing van de werken niet als meetpunt genomen kan worden, omdat dit leidt tot een nog jaren voortdurende overschrijding van alle normen. De participant bezit woningen die hij verhuurt aan studenten die er hooguit vier jaar zullen wonen. Deze groep heeft geen belang bij een oplossing op lange termijn. Hij vindt dat de maatregelen, die worden getroffen voor de tijdelijke situatie, onvoldoende zijn. De voorkeur gaat uit naar gevel- en dakisolatie om de hinder te beperken. Daarnaast geeft de participant aan weinig te hebben aan een waardestijging van het pand, omdat het gaat om verhuurd vastgoed.

Antwoord bevoegd gezag: De tijdelijke N2 wordt ter hoogte van de woningen van participant gedurende de realisatie van de wanden-dakconstructie naar het oosten verlegd. Zodra de wanden-dakconstructie op dit gedeelte van het traject is gerealiseerd, wordt de tijdelijke N2 op dit gedeelte van het traject richting het westen verschoven. De geluidbelasting ten opzichte van de huidige situatie is negatief voor de kortere periode dat de weg richting het oosten wordt verschoven en positief voor de langere periode dat de weg richting het westen wordt verschoven. Om de geluidbelasting van de tijdelijke N2 terug te brengen, wordt de weg voorzien van geluidreducerend asfalt en barriërs van één meter hoog. De resterende geluidbelasting ter hoogte van de woningen geeft geen aanleiding tot het treffen van verdere akoestische maatregelen.

312. Zienswijze: 139

De gemeente Eijsden verzoekt tijdens de bouw de treinverbinding Eijsden-Maastricht te reactiveren. Een groot deel van de beroepsbevolking van Eijsden werkt buiten deze gemeente en gebruikt de wegenstructuur van Maastricht voor woon-werkverkeer

Antwoord bevoegd gezag: De Provincie Limburg en de gemeenten Eijsden en Maastricht hebben al diverse keren overlegd over reactivering van de treinverbinding Eijsden-Maastricht. Door spoortechnische complicaties hangt hieraan een prijskaartje, waarvoor nog geen dekking is gevonden.

313. Zienswijzen: 12, 20, 23, 40, 49, 54, 61, 64, 65, 68, 71, 72, 73, 85

Meerdere participanten, inwoners van de wijk Bosscherveld, maken zich zorgen over de aan- en afvoer van puin en grond richting het terrein van firma Bowie. De zorgen hebben te maken met het aantal vrachtwagenbewegingen, geluidoverlast en luchtkwaliteit.

Antwoord bevoegd gezag: Tot op heden is geen keuze gemaakt voor de manier waarop vrijkomend(e) puin en grond wordt verwerkt. Behalve bestaande verwerkers wordt ook gekeken of puin en grond uit het project kunnen worden verwerkt op een strategische locatie in het plangebied.

314. Zienswijzen: 53, 62, 84

De Stichting Klaor Loch en andere participanten vinden dat de bedachte maatregelen tegen luchtverontreiniging van bouwverkeer en machines onvoldoende zijn. Ook maken zij zich zorgen over de geluidoverlast bij de aanleg van de tunnel.

Antwoord bevoegd gezag: De bijdrage van het bouwverkeer aan de lucht- en geluidbelasting ten opzichte van het normale verkeer is beperkt. Toch spant Avenue2 zich in om - bij de inzet van materieel (bouwverkeer/machines) - gebruik te maken van modern, groen materieel dat minder luchtverontreiniging veroorzaakt. Het is geen verplichting de effecten van bouw hinder te onderzoeken voor het TB, dit volgt pas bij de aanvraag van de benodigde vergunningen. Het bouwverkeer is overigens wel meegenomen bij het onderzoek naar de effecten van de tijdelijke N2 (zie Bijlage K bij de Toelichting op het TB), alhoewel dit geen gebruik maakt van de tijdelijke N2.

315. Zienswijzen: 58, 74, 75, 76, 77, 79, 80, 89, 105, 107

Het A2-Buurtenplatform en verschillende buurtraden verzoeken om tijdens de bouw in nauw overleg met het A2-Buurtenplatform en de verschillende buurten, een meetstation in te richten op basis van onderzoeksbehoefte. Dit om de effecten goed te kunnen volgen.

Antwoord bevoegd gezag: Langs het huidige traject van de N2 heeft de Provincie Limburg een meetstation voor luchtkwaliteitsmetingen ingericht. Dit meetstation moet worden verplaatst voor de bouw van de tunnel en de tijdelijke verlegging van de N2. Over een geschikte nieuwe locatie van het meetstation zal overleg met het A2-Buurtenplatform, de gemeente Maastricht en de Provincie Limburg plaatsvinden.

316. Zienswijzen: 67, 80, 81, 82

Buurtplatform Wittevrouwenveld-Actief en andere participanten maken zich zorgen over de overlast die ontstaat bij het plaatsen van de damwandconstructie. Om eventuele schade als gevolg van de trillingen in kaart te brengen, stellen zij dat nulmetingen duidelijker moeten worden uitgesplitst. Ook bestaan vragen over de gevolgen van trillingen door bouw materieel en bouwverkeer.

Antwoord bevoegd gezag: Het plaatsen van damwanden volgens de gekozen methode leidt niet tot grote overlast, terwijl bewaking en monitoring van de werkzaamheden gedurende de hele uitvoering zal worden uitgevoerd. Nulmetingen en bouwkundige inventarisaties zullen locatie- en objectspecifiek worden uitgevoerd en zijn afhankelijk van de effecten en reikwijdte van de bouw werkzaamheden.

317. Zienswijzen: 18, 41, 46, 47, 58, 59, 61, 74, 75, 76, 77, 80, 83, 90, 100, 107

Het A2-Buurtenplatform, enkele buurtraden, de Stichting voor Beroepsonderwijs en Volwasseneneducatie Westelijk Zuid-Limburg en diverse andere participanten zijn van mening dat de effecten van bouwhinder (geluid, lucht, geur, trillingen, stof, schade) ten onrechte niet zijn onderzocht. Daarnaast maken zij zich zorgen over de te verwachten overlast.

Antwoord bevoegd gezag: Overlast kan niet worden vermeden, maar wel worden beperkt door mitigerende maatregelen. De ingreep in de beschikbare infrastructuur is voor alle betrokkenen merkbaar. Direct betrokkenen krijgen vooral te maken met geluid, lucht en trillingen, maar hiervoor worden de in het (O)TB beschreven maatregelen getroffen.

Voorlichting en informatie hierover wordt tijdig en in de juiste vorm verstrekt. Het is geen verplichting de effecten van bouwhinder te onderzoeken voor het TB, dit volgt pas bij de aanvraag van de benodigde vergunningen. De effecten van de tijdelijke N2 zijn wel onderzocht (zie Bijlage K bij de Toelichting op het TB). Hierin is overigens wel het bouwverkeer meegenomen, alhoewel dit geen gebruik maakt van de tijdelijke N2.

318. Zienswijzen: 93, 94, 97

Een groep participanten, woonachtig te Rothem, wenst adequate maatregelen tijdens de bouw.

Antwoord bevoegd gezag: Ter hoogte van Rothem wordt begonnen met de aanleg van de verbindingsweg Beatrixhaven. Hierbij wordt in principe geen gebruik gemaakt van de Ambyerweg. Daarnaast zal de Ambyerweg worden verlegd en worden geluidsschermen geplaatst langs de A2. Vervolgens vindt de bouw van de tunnel plaats. Het bouwverkeer van de tunnel zal geen gebruik maken van de Ambyerweg.

Door de verlegging van de Ambyerweg en de geluidsschermen is enige hinder onontkoombaar. Echter, vanwege de duur en de impact van de overige werkzaamheden, zijn geen specifieke maatregelen voorzien in Rothem.

319. Zienswijze: 34

De Fietzersbond, afdeling Maastricht en Heuvelland, vindt dat fietsers tijdens de bouwperiode geen hinder mogen ondervinden.

Antwoord bevoegd gezag: De huidige fietsroutes worden tijdens de bouw op een aantal punten over het tunneltracé geleid. Dit zijn de Voltastraat, de Scharnerweg en de tijdelijke fiets- en voetgangersbruggen. Hierbij ontstaat enige hinder voor de fietsers. Fietsbewegingen blijven altijd mogelijk tussen Amby, Wyck, Wittevrouwenveld en Nazareth. Als gevolg van het gebruik van deze overstekmogelijkheden kunnen vertragingen optreden. Dit geldt met name voor het zuidelijk traject (via de Regentessestraat) en het noordelijk traject (via de Kolonel Millerstraat/Burgemeester Bauduinstraat). Op de tussenliggende oversteken kan gebruik worden gemaakt van de Voltastraat en de Scharnerweg.

320. Zienswijzen: 24, 27, 58, 69, 74, 75, 76, 77, 80, 83, 92, 107

Het A2-Bedrijvenplatform, de Stichting Woonpunt, Servatius Wonen & Vastgoed en andere participanten maken zich zorgen over de bereikbaarheid en ontsluiting van de wijken Nazareth, Wittevrouwenveld en Wyckerpoort tijdens uitvoeringswerkzaamheden. Ook vragen zij hoe parkeermogelijkheden in de wijken zijn geregeld.

Antwoord bevoegd gezag: De bereikbaarheid en ontsluiting komen tijdens de realisatie onder druk te staan. Echter, met maatregelen als sturing van verkeersstromen en bebording worden negatieve gevolgen zoveel mogelijk beperkt. In overleg met de participant en de gemeente worden oplossingen gezocht voor parkeerplaatsen die komen te vervallen als gevolg van het plan. Daarnaast wordt via Maastricht-Bereikbaar (voorheen 'Mobiliteit Management Maastricht') geprobeerd alternatieven te bieden om onder andere verplaatsingen te voorkomen (door bijvoorbeeld thuis te werken) of deze op een andere manier te maken (via het openbaar vervoer en/of Park & Ride).

321. Zienswijze: 101

De Stichting Woonpunt wil weten welke maatregelen worden genomen bij de woningen aan de Kasteel Hillenraadweg 111 a t/m d. Hier ligt de concentratie stikstof boven de wettelijke norm.

Antwoord bevoegd gezag: Hoewel in de tijdelijke situatie geen sprake is van een wettelijke norm, zijn maatregelen voorzien om te komen tot een aanvaardbaar niveau van lucht- en geluidhinder. Wat als aanvaardbaar moet worden beschouwd, is uitgedrukt in een concentratie voor fijn stof en stikstofdioxide. Bij overschrijding van deze concentraties wordt bekeken welke maatwerkoplossingen reëel zijn. Ter hoogte van de Hillenraadweg 111 a tot en met d is sprake van een overschrijding van de geformuleerde aanvaarbare NO₂-concentratie die vanaf 2015 gaat gelden. De plaatsing van luchtschermen zou de situatie bij deze woningen kunnen verbeteren. Het is echter een relatief dure maatregel (geïndiceerde kosten zijn hier tussen één en drie miljoen euro) in verhouding tot de beperkte tijdsduur (één à twee jaar) waarin de schermen dienst doen. Verder hebben de omvang van de benodigde schermen (minimaal acht meter hoog) en de plek waar ze geplaatst moeten worden (dicht tegen de bebouwing aan) de nodige nadelige gevolgen voor de leefbaarheid. Zo treedt in de betreffende woning weinig daglicht meer binnen en vermindert het uitzicht vanuit de woning sterk. Om bovenstaande redenen is van de plaatsing van schermen afgezien.

Daarbij is verder in overweging genomen dat de ongunstige beoordeling maar gedurende één à twee jaar optreedt. Daarna is de tunnel gerealiseerd, waardoor ter plaatse ruimschoots aan de grenswaarden wordt voldaan. Dat betekent voor de bewoners een grote verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Die gunstige eindsituatie is nu eenmaal niet te bereiken zonder dit project en de tijdelijke weg is daarin onontbeerlijk. Die tijdelijke weg leidt er overigens toe dat tijdens de bouw aan de oostzijde van de tijdelijke weg bij veel woningen de luchtkwaliteit juist verbetert.

Voor de woningen zullen in overleg met de bewoners maatregelen worden uitgewerkt om locatiespecifiek de negatieve gevolgen tot een aanvaardbaar niveau te verminderen. Dit kan uiteindelijk eveneens leiden tot tijdelijk vervangende woonruimte.

322. Zienswijzen: 55, 90, 98, 99, 108, 109, 110, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 132, 133, 134, 135, 136, 137
Een grote groep bewoners van diverse panden direct gelegen aan de tijdelijke N2 of de tijdelijke ontsluitingsweg aan het Oranjeplein, alsmede andere participanten, maken zich grote zorgen over de leefbaarheid ten gevolge van de bouw hinder.

Hieronder volgt een korte opsomming van enkele specifieke reacties;

- **participant is longpatiënt. Hoe wordt omgegaan met de extra uitlaatgassen tijdens de bouw van de tunnel? Is vervangende woonruimte geregeld?**
- **in het OTB staat niets geregeld ten aanzien van bouwwerkzaamheden 's nachts;**
- **wordt rekening gehouden met mensen die in ploegendiensten werken?**

Antwoord bevoegd gezag: Bij de locatie 'Oranjestaete' wordt de N2 voor het grootste deel van de bouwperiode naar de westzijde verlegd. De N2 komt daarom verder van deze locatie af te liggen. Dit betekent dat op deze locatie sprake is van een verbetering van de luchtkwaliteit gedurende de situatie tijdens de bouw (zie ook Bijlage K bij de Toelichting op het (O)TB).

Voor de jaargemiddelde concentraties stikstofdioxide gaat het om een verbetering van 6 à 9 µg/m³ ten opzichte van de huidige situatie en voor de jaargemiddelde concentraties fijn stof om een verbetering van 2 à 3 µg/m³ ten opzichte van de huidige situatie. In de laatste fase van de bouwperiode wordt de N2 op het zuidelijke gedeelte ter hoogte van het Europaplein tijdelijk naar het oosten verlegd. De tijdelijke weg komt dan dicht bij 'Oranjestaete' te liggen. De afstand is echter nog zodanig dat nog steeds sprake is van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Na realisatie van de tunnel treedt een blijvende verbetering van de luchtkwaliteit ten opzichte van de huidige situatie op.

Volgens de gekozen werkmethode vinden de meeste werkzaamheden overdag plaats. Op beperkte schaal vinden bouwwerkzaamheden tussen 19.00 en 07.00 uur plaats. De geldende Algemene Plaatselijke Verordening (APV) bepaalt welke mate van overlast wordt toegestaan en welke voorwaarden hierbij gelden.

De vervangende woonruimte is vooralsnog niet geregeld, maar met participant is wel reeds gesproken.

323. Zienswijzen: 15, 28

Accor Hospitality Nederland N.V., MPA Newday Netherlands B.V., Xelat Holding BV, Apple Park Maastricht BV en Xelat Onroerend goed BV vragen om garantie dat de hotels tijdens de bouwperiode altijd bereikbaar blijven.

Antwoord bevoegd gezag: In de tijdelijke en definitieve situatie wordt bekeken welke mogelijkheden er zijn om, waar nodig, de bewegwijzering aan te passen. Bereikbaarheid van en routing naar participanten heeft daarbij bijzondere aandacht. Deze bereikbaarheid en routing wordt in de toekomst verder uitgewerkt in faseringsplannen. Participant kan hier als stakeholder op inspreken.

324. Zienswijzen: 98, 99, 108, 109, 110, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 132, 133, 134, 135, 136, 137, 138

Meerdere participanten vragen wat is onderzocht om schade aan gebouwen als gevolg van trillingen te voorkomen. Ook wil men weten welke maatregelen worden getroffen en wat is geregeld als toch schade optreedt.

Antwoord bevoegd gezag: Er wordt een bouwmethode toegepast om schadeoverlast door trillingen te voorkomen. Daarom wordt onder andere een sleuf gegraven waarin de kerende elementen (damwanden) worden aangebracht zonder te heien en/of trillen. Het graven van de sleuven, waarbij stabiliteit van de wanden in stand wordt gehouden door een bentonietcementmengsel, is weliswaar mechanisch maar veroorzaakt geen trillingen.

Verwijdering van deze elementen gebeurt onder bewaking van een constant meetregime. Zo worden invloeden op de omgeving vermeden.

Als participanten van mening zijn dat zij schade lijden, dan kan, op grond van artikel 18 van het TB, hiervoor compensatie worden aangevraagd. In artikel 18 van het TB is opgenomen dat de schade, die een belanghebbende lijdt als gevolg van het TB, wordt vergoed. Schade wordt alleen vergoed als:

- daarom wordt verzocht;
- deze schade redelijkerwijs niet of niet geheel tot zijner laste hoort te blijven;
- de schade niet anderszins (bijvoorbeeld grondaankoop) is verzekerd.

Informatie over het indienen van een verzoek tot nadeelcompensatie staat op de website van Rijkswaterstaat: www.rijkswaterstaat.nl > RWS-loket > Schade verhalen > Nadeelcompensatie.

5.11.6 Tijdelijke werken

Zienswijzen: 18, 25, 28, 34, 55, 74, 79, 80, 93, 94, 97, 98, 99, 101, 102, 103, 105, 107, 108, 109, 110, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 132, 133, 134, 135, 136, 137

326. Zienswijze: 74

Een participant vraagt hoe de tijdelijke fiets/voetgangersbruggen worden uitgevoerd (breedte/hogte/schuinte/met of zonder fietsgoot en hoever in de belendende straat komt de aanlanding)? Hij vraagt welke criteria zijn gehanteerd voor de uitvoering en of inschattingen zijn gemaakt van risico's en overlast.

Antwoord bevoegd gezag: Omdat het definitieve ontwerp van de tijdelijke fiets- en voetgangersbruggen nog moet worden gemaakt, kan nog niet worden aangegeven hoe deze worden uitgevoerd. De criteria waaraan de bruggen moeten voldoen, worden via het vergunningentrajec vastgelegd. De locaties van de bruggen zijn bekend en gekozen. Om zoveel mogelijk overlast te beperken is voor de meeste tijdelijke oversteken gekozen op de huidige locatie. De specifieke locatie is afhankelijk van specifieke omstandigheden, zoals bomen of kabels en leidingen ter plaatse en ruimtelijke beschikbaarheid. In de werkplannen van Avenue2 zal een inventarisatie worden gemaakt van risico's en overlast. Deze zijn openbaar tijdens het genoemde vergunningentrajec.

327. Zienswijzen: 98, 99, 108, 109, 110, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 132, 133, 134, 135, 136, 137
Volgens een grote groep participanten stelt het OTB ten onrechte dat de woningen of woongebouwen die binnen tien meter afstand van de verlegde weg, de bouwweg en de plaats van de damwanden per geval zijn voorbeschouwd. De participanten zijn als direct belanghebbenden in deze voorbeschouwing niet betrokken.
 Antwoord bevoegd gezag: De stelling van participanten klopt. Participanten zijn niet betrokken bij deze voorbeschouwing. De voorbeschouwing heeft plaatsgevonden in het kader van het (O)TB. Hierop hebben participanten kunnen inspreken.
328. Zienswijze: 18
De Stichting voor Beroepsonderwijs en Volwasseneneducatie Westelijk Zuid-Limburg wil weten voor welk materiaal is gekozen bij de tijdelijke werken. Verder wil zij graag betrokken worden bij het plaatsen van zowel de tijdelijke als de permanente geluidsschermen ter hoogte van haar percelen. Ook vraagt zij welke maatregelen worden genomen nu de bewaakte parkeerplaats aan de westzijde van het complex niet meer toegankelijk is. Participant is tenslotte tegen het plaatsen van de kruisende verbinding Prinselaan/Regentesselaan als deze de toegankelijkheid, bereikbaarheid en bedrijfsvoering van de school verstoort.
 Antwoord bevoegd gezag: De Stichting voor Beroepsonderwijs en Volwasseneneducatie Westelijk Zuid-Limburg wordt betrokken bij de plaatsing van de geluidsschermen. Deze schermen zijn bedoeld om de geluidbelasting bij de gebouwen van Leeuwenborgh Opleidingen – een geluidsgevoelig object – te verminderen. Een situering van schermen direct naast de geluidsbron is het meest effectief. Plaatsing op andere locaties heeft dan ook niet de voorkeur. In overleg met de participant zal daarnaast gezocht worden naar een oplossing voor het parkeerprobleem.
 De exacte locatie van de fiets- en voetgangersbrug aan de Prinselaan/Regentesselaan moet nog worden uitgewerkt. Het streven is de brug zo te plaatsen dat het gebruik van van eigendommen van derden niet nodig is. Als dit niet lukt, vindt overleg plaats met de participant.
329. Zienswijze: 101
De Stichting Woonpunt vraagt zich af wanneer de fiets- en voetgangersbrug ter hoogte van de Professor Quixstraat gerealiseerd wordt. Verder is zij verontrust over de sluiting van de tunnel tussen Amby en Nazareth. Zij vraagt wat de verkeersgevolgen hiervan zijn voor de Viaductweg.
 Antwoord bevoegd gezag: De fiets- en voetgangersbrug ten noorden van de Professor Quixstraat wordt in het voorjaar van 2012 aangelegd, in samenhang met het sluiten van de fietstunnel bij knooppunt Geusselt. Het gevolg van de sluiting van de tunnel tussen Amby en Nazareth is dat bestemmingsverkeer gebruik maakt van alternatieve routes, zoals de Viaductweg. Tijdens de werkzaamheden neemt de vertraging voor het verkeer op de Viaductweg hierdoor toe.
330. Zienswijzen: 102, 103
Participanten stellen dat de tijdelijke geluidsschermen voor de Oranjerésidence doorzichtig moeten worden uitgevoerd. Dit om een vermindering van lichtinval en uitzicht te voorkomen.
 Antwoord bevoegd gezag: In het plan is uitgegaan van geluidsschermen op een barriër. In overleg met bewoners wordt geprobeerd om maatwerk te bieden/oplossingen te zoeken voor de hierboven geformuleerde problematiek.
331. Zienswijze: 28
Accor Hospitality Nederland N.V en MPA Newday Netherlands B.V. vragen of de tijdelijke geluidsschermen aan de oostkant van de tijdelijke N2 doorgetrokken kunnen worden tot voorbij het hotel Novotel.
 Antwoord bevoegd gezag:
 Ter hoogte van het Novotel wordt de verlegde weg uitgevoerd met stil asfalt (dunne deklaag type B) en een barriër van 1 meter hoog. Het doortrekken van het 3 meter hoge scherm tot

voorbij het Novotel heeft nauwelijks tot geen effect op de gevels van hoger gelegen verdiepingen. Met de eerder genoemde maatregelen die voor zowel trace A als trace C van de verlegde weg zijn opgenomen in het TB gelden de onderstaande tabel opgenomen berekeningsresultaten.

Bij trace A neemt de geluidbelasting met 5 dB af ten opzichte van het referentiejaar 2010. Bij trace C neemt de geluidbelasting weliswaar toe met ten hoogste 1.84 dB maar wordt de waarde van 63 dB niet overschreden. Hoewel een hotel wettelijk gezien niet als een geluidsgevoelige bestemming geldt, is er geen sprake van een ongunstige beoordeling voor dit gebouw als het overeenkomstig een gebouw met een geluidsgevoelige bestemming zou worden beschouwd.

Rekenpunt		Autonoom 2010	Tracé A geen maatregelen		Tracé A maatregelen		Tracé C geen maatregelen		Tracé C maatregelen	
Naam	Hoogte	Lden	Lden	Verschil	Lden	Verschil	Lden	Verschil	Lden	Verschil
Novotel_A	1,5	58,13	62,63	4,5	52,98	-5,15	64,4	6,27	58,34	0,21
Novotel_B	4,5	59,74	64,87	5,13	54,92	-4,82	66,48	6,74	61,31	1,57
Novotel_C	7,5	60,53	65,5	4,97	55,75	-4,78	67,13	6,6	62,09	1,56
Novotel_D	10,5	61,27	65,94	4,67	56,39	-4,88	67,57	6,3	63,11	1,84
Novotel_E	13,5	61,8	66,2	4,4	56,82	-4,98	67,76	5,96	63,4	1,6

332. Zienswijze: 34

De Fietzersbond, afdeling Maastricht en Heuvelland, vindt het essentieel dat de tijdelijke fietskruising bij de Scharnerweg zodanig wordt ingericht dat fietsers op maaiveldniveau kunnen kruisen.

Antwoord bevoegd gezag: In het huidige ontwerp van de kruising Scharnerweg met de bouwzone en de tijdelijke N2 wordt hiermee rekening gehouden.

333. Zienswijze: 55

Een participant vraagt of bij de tijdelijke werken rekening wordt gehouden met minder valide mensen?

Antwoord bevoegd gezag: Door middel van de kruisingen Scharnerweg en Voltastraat wordt rekening gehouden met minder valide mensen.

334. Zienswijze: 25

De Vereniging van Eigenaren van Oranjestaete vragen naar de afmetingen en materialisatie van de loop- en fietsbrug ter hoogte van de Regentesselaan.

Antwoord bevoegd gezag: Omdat het definitieve ontwerp van de tijdelijke fiets- en voetgangersbruggen nog moet worden gemaakt, kan momenteel niet worden aangegeven hoe deze worden uitgevoerd. De tijdelijke brug wordt echter vergelijkbaar met de brug die bij het Sint-Maartenscollege komt. Eventuele verschillen komen door locatiespecifieke omstandigheden, zoals bomen, kabels, leidingen en ruimtelijke beschikbaarheid.

335. Zienswijzen: 74, 79, 80, 105, 107

Diverse buurtraden en een participant verzoeken om overleg en uitleg over de tijdelijke voorzieningen.

Antwoord bevoegd gezag: Bij het tot stand komen van het plan de Groene Loper en het opstellen van het (O)TB heeft uitvoerig overleg plaatsgevonden met de buurtraden. Bij de uitwerking van het plan - over de invulling van de tijdelijke voorzieningen - wordt dit voortgezet om maatwerk te bieden/oplossingen te zoeken voor de geformuleerde problematiek.

336. Zienswijzen: 93, 94, 97

Enkele participanten, woonachtig aan de Ambyerweg, gaan er vanuit dat tijdens de uitvoering geen voorzieningen hoeven te worden getroffen. Als blijkt dat toch overlast ontstaat, wensen zij passende maatregelen.

Antwoord bevoegd gezag: Er worden geen voorzieningen getroffen voor de tijdelijke situatie bij de Ambyerweg. Indien er toch overlast ontstaat zal, in overleg met de gemeente Meerssen, gezocht worden naar mogelijke passende maatregelen.

5.11.7 Overig

Zienschijzen: 19, 46, 47, 59, 74, 76, 77, 79, 80, 86, 107, 138
--

337. Zienschijze: 86

Een participant vraagt aandacht voor afdoende maatregelen, bereikbaarheid en de gevolgen voor de door hem (hobbymatig) gehouden dieren.

Er heeft een aantal gesprekken plaatsgevonden met de participant. Hierbij is geprobeerd om maatwerk te bieden/oplossingen te zoeken voor de hierboven geformuleerde problematiek.

338. Zienschijze: 19

Participant vraagt of er een organisatie is aangewezen die - tijdens de bouwperiode - het verkeer regelt. Hij geeft aan dat de MTB hierin wellicht iets kan betekenen.

Antwoord bevoegd gezag: Het regelen van verkeer is voorbehouden aan de wegbeheerders en/of de door hun aangewezen hiervoor gecertificeerde organisaties. De suggestie om de MTB hiervoor in te zetten, wordt aan de gemeente Maastricht doorgegeven.

339. Zienschijzen: 74, 76, 77, 79, 80, 107

Diverse buurtleden en een bewoner vragen of het huidige meetstation aan de Nassaulaan gesloopt wordt. Zo ja, waar komt het station dan terug?

Antwoord bevoegd gezag: Langs het huidige traject van de N2 heeft de Provincie Limburg een meetstation voor luchtkwaliteitsmetingen ingericht. Dit meetstation moet worden verplaatst voor de bouw van de tunnel en de tijdelijke verlegging van de N2. Er zal in overleg worden getreden met het A2-Buurtplatform, de gemeente Maastricht en de Provincie Limburg om een geschikte locatie vast te stellen voor dit meetstation.

340. Zienschijzen: 46, 47, 59

Participanten vragen wat aan sociale veiligheid wordt gedaan. Komt er tijdens de bouw extra toezicht of bewaking?

Antwoord bevoegd gezag: Toezicht en bewaking van de bouwterreinen vindt plaats. Dit kan een positieve invloed hebben op de sociale veiligheid.

341. Zienschijzen: 138

Een participant geeft aan dat door de vorm van het traject van de tijdelijk verlegde N2 in plaats van een rechte rijbaan een rijbaan met twee bochten ontstaat ter hoogte van de President Rooseveltlaan 237a. Door het afremmend en optrekkend verkeer zal volgens de participant de uitstoot fijn stof, CO₂ en remstof toenemen. Ook zal meer geluidhinder ontstaan.

Antwoord bevoegd gezag: Bij het bepalen van de concentraties luchtverontreinigende stoffen vanwege de tijdelijk verlegde N2, is rekening gehouden met het optrekkend en afremmend verkeer. De vormgeving van de tijdelijke N2 is erop gericht de doorstroming van het verkeer zo optimaal mogelijk te houden.

5.12 Procedure

5.12.1 MER

Zienswijzen: 7, 11, 29, 98, 99, 108, 109, 110, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 132, 133, 134, 135, 136, 137

342. Zienswijze: 7

Een participant heeft in 2004 diverse alternatieven aangedragen, die daadwerkelijk de ontsluiting van Maastricht en omgeving verbeteren. Deze alternatieven zijn niet meegenomen in de huidige plannen. Volgens de participant is het aan de minister van Verkeer en Waterstaat om te bewijzen waarom dat niet is gedaan.

Antwoord bevoegd gezag: In de zienswijze van 13 juni 2004 op de Startnotitie A2 Passage Maastricht wordt door participant de voorkeur uitgesproken voor het alternatief, dat ook beschreven wordt in de zienswijze tegen het OTB/MER A2 Passage Maastricht. Door participant wordt –samengevat- voorgesteld om de A2 naar de noordzijde te verleggen in aansluiting met de A13 nabij Tongeren. In reactie op deze zienswijze op de Startnotitie is destijds aangegeven dat de aansluiting van de A2 op de A13 nabij Tongeren geen oplossing biedt voor de ruim 70% van het verkeer dat de bestemming Maastricht heeft en dat hiermee de verkeers- en milieuproblemen dan ook niet worden opgelost. Dat het alternatief van participant onvoldoende probleemoplossend vermogen heeft geldt vandaag de dag nog onverminderd, waardoor het alternatief van participant geen redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatief betreft en om die reden dan ook terecht niet verder is onderzocht.

343. Zienswijzen: 98, 99, 108, 109, 110, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 132, 133, 134, 135, 136, 137

Diverse participanten dragen verschillende alternatieven aan voor een tweestrooks tijdelijke weg. Deze zijn volgens hen nooit objectief onderzocht en omschreven in een MER, omdat vanaf het begin de keuze voor een passage over de huidige traverse leidend was. Het ziet er niet naar uit dat nadelige milieueffecten zijn geminimaliseerd. En bovendien blijkt uit diverse onderzoeken dat de effecten niet allemaal in kaart zijn gebracht. Participanten stellen dat geen oplossingen zijn opgenomen, passend binnen de wettelijke kaders.

Antwoord bevoegd gezag: Participanten stellen dat een tijdelijke weg van 2x1 rijstrook langs de bouwput voldoende moet zijn om het verkeer in de bouwfase te verwerken, zodat het ruimtebeslag in de tijdelijke situatie kan worden beperkt. In de verkeersprognoses voor de tijdelijke situatie is rekening gehouden met het afleiden van internationaal verkeer naar andere routes en het gebruik van de aansluiting Beatrixhaven en het Park & Ride-station voor bestemmingsverkeer naar Maastricht. Maar anders dan participanten veronderstellen haalt dit maar een deel van het verkeer van de route via de A2 Traverse af. Een tijdelijke weg van 2x1 rijstrook zou gedurende een aantal jaren tot een veel grotere filevorming en vertraging leiden dan nu al optreedt. Ook heeft dit meer terugslag op de bruggen over de Maas, met grote negatieve effecten op de bereikbaarheid van heel Maastricht als gevolg.

344. Zienswijzen: 29, 98, 99, 108, 109, 110, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 132, 133, 134, 135, 136, 137

Een grote groep participanten vindt dat het alternatief van een geboorde tunnel onder de stadstraverse onvoldoende is onderzocht en omschreven. De neveneffecten van een geboorde tunnel zijn volgens de participanten onvoldoende afgewogen ten opzichte van een gegraven tunnel op de huidige traverse. Hetzelfde geldt voor een verdiepte autosnelweg langs de oostelijke zijde van de gemeente Maastricht.

Antwoord bevoegd gezag: In de Startnotitie A2 Passage Maastricht is globaal een aantal mogelijkheden - waaronder een oostelijke omleiding en een geboorde tunnel - beschreven. Op basis van het rapport 'Maastricht raakt de weg kwijt II' ging in de startnotitie de voorkeur uit naar een tunnel op de plek van de traverse. Daarbij werd aangegeven dat mogelijk nog andere oplossingen uit de inspraak op de startnotitie in het vervolgtraject zouden worden meegenomen. Dat is ook gebeurd. In de eerste fase MER zijn uiteindelijk vier alternatieven met twaalf varianten met elkaar vergeleken. Daarbij zaten ook een oostelijke omleiding en een geboorde tunnel. Deze alternatieven/varianten zijn in de eerste fase MER op dezelfde manier beoordeeld als de andere alternatieven/varianten. Daarna is de oostelijke variant afgefallen vanwege grote effecten op natuur en landschap en de ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden voor de stad. Bij de onderlinge vergelijking van de geboorde en de gegraven tunnel (zie conclusies en aanbevelingen uit de eerste fase MER) is ook de bouwphase meegenomen. Daarbij is geconstateerd dat een geboorde tunnel minder hinder zou opleveren maar veel duurder is en niet past binnen het beschikbare budget. De Commissie m.e.r. heeft een positief advies uitgebracht over de kwaliteit van de eerste fase MER. Op grond daarvan is op 29 juni 2006 een trechteringsbesluit (Bijlage A bij het OTB) genomen. Met dit besluit is gekozen voor een tunnelalternatief op het huidige traverse, waarbij een geboorde tunnel niet werd uitgesloten. In de richtlijnen voor de eerste fase MER wordt daarover het volgende gezegd; "Hoewel uit stap 1 (eerste fase MER) door het Bevoegd gezag de conclusie kan worden getrokken dat een boortunnel niet haalbaar lijkt te zijn, zal een marktpartij die met een boortunnel toch aan het programma van eisen voldoet, niet van deelname worden uitgesloten." Voor de uitwerking van een tunnelalternatief heeft zich vervolgens geen marktpartij met een boortunnel gemeld. Daarmee is deze oplossing uit beeld verdwenen en is in het (O)TB in redelijkheid tot de keuze voor een gegraven tunnel kunnen komen.

345. Zienswijze: 29

Een participant stelt dat de Startnotitie A2 Passage Maastricht opnieuw in inspraak moet worden gebracht. Dit omdat in de tweede bestuursovereenkomst (het trechteringsbesluit, sic) is gekozen voor een 8-strooks tunnel die niet was opgenomen in de startnotitie.

Antwoord bevoegd gezag: In de Startnotitie A2 Passage Maastricht is globaal een aantal mogelijkheden - waaronder een oostelijke omleiding en een geboorde tunnel - beschreven. Op basis van het rapport 'Maastricht raakt de weg kwijt II' ging in de startnotitie de voorkeur uit naar een tunnel op de plek van de traverse. Daarbij werd aangegeven dat mogelijk nog andere oplossingen uit de inspraak op de startnotitie in het vervolgtraject zouden worden meegenomen. Dat is ook gebeurd. De richtlijnen van het bevoegd gezag waren daarbij bepalend. In de eerste fase MER zijn uiteindelijk vier alternatieven met twaalf varianten met elkaar vergeleken. Eén daarvan was een 8-strooks tunnel. Hiermee is recht gedaan aan het doel van de startnotitie, namelijk om de eerste denkrichtingen voor plannen op papier zetten, maar open te staan voor andere mogelijke oplossingen.

346. Zienswijze: 29

Een participant geeft aan dat in de richtlijnen voor de te onderzoeken alternatieven stond dat alle mogelijke alternatieven onderzocht moeten worden. Bovendien stelt hij dat het bureau, dat de opdracht voor de eerste fase uitvoerde, toe moest lichten waarom bepaalde alternatieven niet zijn uitgewerkt. Volgens de participant voldoet de eerste fase MER daarom niet aan de richtlijnen van VenW en VROM.

Antwoord bevoegd gezag: De richtlijnen stellen niet dat alle mogelijke alternatieven moeten worden onderzocht. In de richtlijnen wordt globaal aangegeven welke alternatieven in de eerste fase MER onderzocht moeten worden: met name een oostelijk alternatief, een westelijk alternatief, de geboorde tunnel (eventueel dubbeldeks) en het alternatief op de plek van de traverse. Op basis van de inspraakreacties zijn daar de genoemde vier alternatieven met twaalf varianten uitgekomen die zijn onderzocht in de eerste fase MER. Daarmee is voldaan aan de richtlijnen van het ministerie van VenW en VROM.

347. Zienswijzen: 98, 99, 108, 109, 110, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 132, 133, 134, 135, 136, 137

Een groot aantal participanten vindt dat geen rekening is gehouden met de leeftijd van gedupeerden van de sloop. Zij zijn op een leeftijd waarbij het opnieuw opbouwen van sociale netwerken en relaties niet meer mogelijk is.

Antwoord bevoegd gezag: In het MER wordt de impact van sloop op de woonomgeving onder de sociale en economische aspecten behandeld. De opstellers van het MER zijn uitgegaan van de gebruikelijke aspecten die met dit thema samenhangen. Dat daarbij in het MER niet expliciet rekening is gehouden met de leeftijd van gedupeerden is juist. De impact van de sloop voor de huidige bewoners is echter wel expliciet meegenomen en ook als zodanig negatief gewaardeerd. Bij de belangenafweging is dit belang echter niet van doorslaggevende betekenis gebleken en is toch besloten voor sloop.

348. Zienswijzen: 98, 99, 108, 109, 110, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 132, 133, 134, 135, 136, 137

In het MER is aangegeven dat de huidige woonomgeving in objectieve zin weinig aantrekkelijk is vanwege hinder van de snelweg, de nieuwe woonomgeving wordt in dat opzicht aantrekkelijker. Dit is voor participanten, die vanwege het project moeten verhuizen, wrang omdat wel iets wordt gesteld over de huidige leefsituatie maar geen aandacht wordt besteed aan hun nieuwe situatie.

Antwoord bevoegd gezag: Het plan houdt rekening met veel verschillende belangen en wensen, zowel in algemene zin als van direct betrokkenen. In het MER wordt een zo objectief mogelijke beschrijving gegeven van de situatie voor en na realisatie van het plan. Ook de algemene en individuele belangen in het plangebied worden afgewogen. Erkend wordt dat het voor sommige bewoners van de President Rooseveltlaan moeilijk en emotioneel kan zijn om te verhuizen. Voor de appartementen aan de President Rooseveltlaan geldt echter dat het algemene belang prevaleert boven het individuele belang.

349. Zienswijze: 11

Een participant mist de alternatieve inrichting van de afslagen Europaplein in het MER. In de totale verkeersstromen en wegplanning is volgens hem geen rekening gehouden met omwonenden. Drukke wegen worden richting een woonwijk geplaatst, in plaats van naar de andere kant. En bestaande wegen worden niet meer gebruikt. Participant wil een nieuwe afweging met gebruik van bestaande wegen, waarin ook nieuwe wegen aan de andere kant van de weg worden opgenomen.

Antwoord bevoegd gezag: Bij het ontwerp van het plan zijn meerdere varianten beoordeeld en afgewogen. Omdat de A2 Passage Maastricht onder de Crisis- en herstelwet valt, is het niet noodzakelijk deze varianten in het MER op te nemen en af te wegen.

350. Zienswijze: 29

Een participant stelt dat de ministers van VenW en VROM in hun Trechteringsbesluit op basis van de samenvatting in het consultatieverslag ten onrechte suggereren dat er maatschappelijk draagvlak is voor een tunnel.

Antwoord bevoegd gezag: In het consultatieverslag staat dat er 41 reacties zijn binnengekomen tegen een ondertunneling van de A2. Hieronder zijn ook bewonersbelangenverenigingen. De participant geeft aan dat er driehonderd tegenstanders in bewonersbelangenverenigingen zijn verenigd. Hiermee komt het aantal tegenstanders op ongeveer 350. Dat is nog altijd substantieel minder dan de 2683 tegenstanders van een oostelijke omleiding. Overigens wordt in het Trechteringsbesluit niet gesproken over maatschappelijk draagvlak, maar over een grote voorkeur voor een tunneltracé vanuit de consultatie.

5.12.2 OTB

Zienswijzen: 4, 18, 26, 29, 38, 42, 43, 44, 45, 58, 74, 75, 76, 77, 79, 80, 82, 86, 87, 88, 89, 95, 96, 98, 99, 104, 105, 106, 107, 108, 109, 110, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 132, 133, 134, 135, 136, 137

351. Zienswijze: 4

Een participant vindt het jammer dat niet eerder is begonnen met het verleggen van leidingen en kabels. En dat nog niet is gestart met het graven van de tunnel. Een strenge winter brengt vier maanden onzinnig oponthoud met zich mee.

Antwoord bevoegd gezag: Met de feitelijke werkzaamheden kan niet worden begonnen voordat een aantal procedures zijn doorlopen. In de projectplanning is rekening gehouden met onwerkbare periodes vanwege extreme weersomstandigheden.

352. Zienswijze:18

De Stichting voor Beroepsonderwijs en Volwasseneneducatie Westelijk Zuid-Limburg bezit enkele percelen met opstallen langs de A2. Volgens de stichting moeten deze percelen worden opgenomen in de nulmetingen. Iets dat notarieel moet worden vastgelegd. Milieugevolgen en mogelijke fysieke schade kunnen zo worden aangetoond. Participant wil deze stukken voor de uitvoering ontvangen.

Antwoord bevoegd gezag: Op dit moment wordt beoordeeld voor welke gebouwen en woningen, gelet op de locatie, ondergrond en werkzaamheden, een nulmeting wordt uitgevoerd. Met andere woorden, waar de kans op schade als gevolg van de werkzaamheden aanwezig is. Hierbij wordt ook bepaald welke opnames deze nulmeting voor de betreffende gebouwen en woningen omvat. Eigenaren van woningen en gebouwen, waar een nulmeting plaatsvindt, worden hiervan uiteraard tijdig in kennisgesteld.

353. Zienswijze:26

Een participant verzoekt een eenduidige naamgeving van tunnels en wegen in de stukken.

Antwoord bevoegd gezag: De opmerking van de participant is correct. In het TB wordt daarop gelet. Gezien de omvang van het TB zijn dergelijke inconsistenties echter niet helemaal uit te sluiten.

354. Zienswijzen: 58, 74, 75, 76, 77, 80, 82, 89, 105, 107

Het A2-Buurtenplatform, buurtraden en participanten stellen dat er een adequate klachtenregeling en voorziening in het OTB moet komen, op basis van overleg met het A2-Buurtenplatform en buurtraden. De regeling is een bindende leidraad voor het inrichten van informatie, service en klachten. De buurtraden willen een éénloketsvoorziening voor het behandelen van informatieverzoeken en klachten voor alle bij het project betrokken partijen. In de op te leggen procedures moet worden voorzien in:

- snelle ontvangstbevestiging van het verzoek/de klacht;
- het gelijktijdig verstrekken van een bijbehorend verzoek/klachtenregistratienummer;
- het afgeven van een eerste prognose over de afhandeling;
- een procesbeschrijving van het vervolg met een instructie hoe men kan handelen bij het uitblijven van een inhoudelijke reactie.

Antwoord bevoegd gezag: Het Projectbureau A2 Maastricht is het loket voor klachten en verzoeken om schadevergoeding. De afhandeling van deze meldingen gebeurt volgens de regeling die daarop van toepassing is. Klachten en verzoeken om schadevergoeding - als gevolg van feitelijke werkzaamheden in het veld - kunnen worden ingediend bij Avenue2. Daarnaast kunnen bij de gemeente, als handhaver van de vergunningvoorwaarden en Algemeen Plaatselijke Verordening, ook klachten worden ingediend bij overlast door de bouw.

355. Zienswijzen: 58, 74, 75, 76, 77, 79, 80, 82, 89, 105, 107

Het A2-Buurtenplatform, buurtraden en participanten vinden dat de tabel voor het evaluatieprogramma MER met de volgende aspecten moet worden aangevuld:

Aspect	Evaluatie mogelijk effect	Evaluatiemethoden
Planschade/ nadeel-compensatie	Waardevermindering onroerend goed tijdens de bouw en na de bouw	WOZ
Trillingen tijdens de bouw	Schade aan goederen	Met en nulmeting voor start
Tijdens de bouw wijzigingen t.b.v. aanleg Voorbeelden: - Versmallen voortuinen - Tijdelijke overschrijding geluids-normen tijdens bouw	Onvoldoende terugbrengen oude toestand of compensatie	Nulmeting bestaande toestand voor tijdelijke voorzieningen

Enkele participanten geven aan dat nulmetingen duidelijker moeten worden uitgesplitst en gespecificeerd, óók voor vervolgmetingen. In het hoofdstuk over het evaluatieprogramma moet het zinsdeel 'wordt een nulmeting' worden vervangen door 'worden nulmetingen op het gebied van luchtkwaliteit, geluidhinder, grondwater, verkeersintensiteiten en trillingen'. Aan het eind moet de volgende tekst worden toegevoegd: *'Tijdens de bouw en daarna zal de situatie aanmerkelijk veranderen in vergelijking met de huidige situatie op de bovengenoemde gebieden. Daarom zien wij graag als opvolging van de nulmeting de installatie van 5 permanente meetstations: een op het knooppunt Kruisdonk en 4 op het tracé Geusselt – Europaplein. Deze doen continue metingen voor de luchtkwaliteit, geluid, grondwater, verkeersintensiteit en trillingen.'*

Antwoord bevoegd gezag: Het evaluatieprogramma MER heeft betrekking op de effecten die in het MER worden beschreven. Daartoe behoren de door de participanten genoemde effecten – met uitzondering van trillingen tijdens de bouw - niet. In het MER wordt expliciet vermeld dat tijdens de bouw trillingsmetingen worden uitgevoerd volgens de zogenaamde SBR-richtlijn.

Er wordt een programma opgesteld naar de feitelijke milieugevolgen. Artikel 12 van het TB stelt dat, conform artikel 7.39 van de Wet milieubeheer, een evaluatie wordt uitgevoerd naar de feitelijke milieugevolgen. De evaluatie beperkt zich tot de in de milieueffectrapportage voorspelde milieugevolgen en richt zich op het in beeld brengen van de werkelijk optredende effecten en mogelijk aanvullende maatregelen. Voor de start van de werkzaamheden, vindt een nulmeting plaats. Deze nulmeting dient als referentiekader voor de evaluatie, voor zover deze referentie niet in de milieueffectrapportage is beschreven.

Op verschillende manieren wordt daarnaast gemonitord welke effecten het plan heeft op bebouwing. Op dit moment wordt beoordeeld voor welke gebouwen en woningen, gelet op de locatie, ondergrond en werkzaamheden, een nulmeting wordt uitgevoerd. Met andere woorden, waar de kans op schade als gevolg van de werkzaamheden aanwezig is. Hierbij wordt ook bepaald welke opnames deze nulmeting voor de betreffende gebouwen en woningen omvat. Eigenaren van woningen en gebouwen, waar een nulmeting plaatsvindt, worden hiervan uiteraard tijdig in kennisgesteld.

De milieuaspecten worden, waar nodig, door middel van een nulmeting in beeld gebracht. Voor luchtkwaliteit is een meetstation van de Provincie Limburg aanwezig. Dit station wordt in verband met de bouw verplaatst. Grondwaterstanden worden gemonitord via de aanwezige peilbuizen. Monitoring van geluid is op dit moment niet aan de orde, maar wordt in relatie tot verkeerstellingen gezien. De monitoring van verkeer vindt plaats via de reguliere systemen van Rijkswaterstaat, Provincie Limburg en de gemeenten Maastricht en Meerssen.

356. Zienswijzen: 38, 42, 43, 44, 45, 87, 88, 95, 96, 104, 106

Diverse participanten zijn van mening dat de uitwerking van één variant in het OTB / MER niet strookt met artikel 8 van de Tracéwet.

Antwoord bevoegd gezag: Omdat in dit geval sprake is van de wijziging van een hoofdweg en niet van de aanleg van een hoofdweg, geldt de zogenoemde verkorte Tracéwetprocedure (zie artikel 2a van de Tracéwet). Artikel 8 van de Tracéwet is in dat geval niet van toepassing.

Afgezien daarvan regelt artikel 8 van de Tracéwet ook niet dat in een OTB verschillende varianten moeten worden uitgewerkt. Artikel 8 regelt de advisering van betrokken bestuursorganen over de in een TN gepresenteerde alternatieven en varianten. Mede op basis van deze adviezen wordt een standpunt ingenomen over welk tracé de voorkeur verdient. Dit tracé wordt uitgewerkt in een OTB. Ook als de uitgebreide Tracéwetprocedure wordt gevolgd (wat hier niet het geval is), wordt in het OTB dus maar één tracé opgenomen.

357. Zienswijzen: 38, 42, 43, 45, 87, 88, 95, 96, 98, 99, 104, 106, 108, 109, 110, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 132, 133, 134, 135, 136, 137

Meerdere participanten stellen dat in de Crisis- en herstelwet slechts de A2 Passage Maastricht is opgenomen. Volgens participanten is in het OTB onterecht een groter plangebied opgenomen.

Antwoord bevoegd gezag: Met de aanduiding van het wegenproject A2 Passage Maastricht in bijlage II van de Crisis- en herstelwet wordt bedoeld op de voorgenomen wijziging van de A2 in Maastricht en alle maatregelen en voorzieningen die daarmee verband houden. In het OTB zijn geen maatregelen opgenomen die niet samenhangen met de wijziging van de A2 in Maastricht en is het plangebied niet groter dan voor deze maatregelen is benodigd.

Overigens valt de wijziging van de A2 in Maastricht al op grond van bijlage I, cat. 5.1 van de Crisis- en herstelwet ('aanleg of wijziging van hoofdwegen als bedoeld in artikel 2 van de Tracéwet') onder de reikwijdte van de Crisis- en herstelwet. Het met name noemen van A2 Passage Maastricht in bijlage II van de Crisis- en herstelwet is alleen van betekenis voor de toepassing van afdeling 3 van hoofdstuk 1 van de Crisis- en herstelwet. Deze heeft specifiek betrekking op het milieueffectrapport.

358. Zienswijze: 86

Een participant geeft aan dat een deel van zijn perceel binnen de begrenzing van het OTB valt. Dit in tegenstelling tot gedane toezeggingen dat geen grond van hem nodig zou zijn.

Antwoord bevoegd gezag: Toezeggingen van de aannemer komen niet voor rekening van de minister van Infrastructuur en Milieu. De plannen in het OTB zijn in ieder geval de plannen waarover besluitvorming plaatsvindt en waarop kan worden ingesproken.

359. Zienswijzen: 98, 99, 108, 109, 110, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 132, 133, 134, 135, 136, 137

Meerdere participanten vinden dat de toegekende bestemmingen in het OTB niet overeenstemmen met een goede ruimtelijke ordening. De bestemmingen in de omgeving van de traverse zijn bijvoorbeeld onduidelijk. Ook is sprake van strijd met artikel 3.31, lid 1 Bro, omdat de geluidsgevoelige bestemmingen niet op de kaart zijn opgenomen. Tot slot is sprake van strijd met Wro en Bro, omdat onvoldoende onderzoek is verricht naar de eigendommen van participanten.

Antwoord bevoegd gezag: De Wet ruimtelijke ordening en het Besluit ruimtelijke ordening zijn alleen van toepassing op planologische instrumenten die daarin zijn opgenomen, zoals bijvoorbeeld het bestemmingsplan. De Tracéwet biedt het kader voor het OTB. Deze wet neemt, anders dan de Wet ruimtelijke ordening, een 'goede ruimtelijke ordening' niet als uitgangspunt. Hoewel het wel een rol speelt in de besluitvorming, spelen ook andere belangen mee. Een zorgvuldige belangenafweging en besluitvorming vormt de basis voor een TB. Alle bij het TB betrokken belangen, zoals ruimtelijke inrichting, verkeersstromen, geluidhinder, luchtkwaliteit, natuur, ruimtebeslag etc. zijn in kaart gebracht en afgewogen. Het is mogelijk dat dit niet het resultaat heeft opgeleverd dat participanten wensen, maar dat wil niet zeggen dat de besluitvorming onjuist of onzorgvuldig is geweest.

360. Zienswijze: 29

Een participant stelt dat het voorbarig was om in 2003 een bestuursovereenkomst af te sluiten voor de aanleg van een 6-strooks tunnel. Daarmee werd de wettelijke procedure volgens hem gedegradeerd tot een formaliteit.

Antwoord bevoegd gezag: In de genoemde bestuursovereenkomst is niet expliciet vastgelegd dat er een tunneloplossing komt, laat staan een 6-strooks tunnel. Er staat letterlijk: *'De overeenkomst heeft betrekking op een integrale oplossing van de problemen rondom de A2 zoals beschreven in het rapport 'Maastricht raakt de weg kwijt II.' (...) In het rapport is geconcludeerd dat een geïntegreerde oplossing op basis van ondertunneling het beste voldoet aan deze criteria, onverlet de nog te doorlopen procedures en (kwaliteits)eisen vanuit wet en regelgeving en rijksbeleid.'*

Uit deze beschrijving kan niet worden afgeleid dat daarmee de aanleg van een 6-strooks tunnel hoe dan ook vastligt.

361. Zienswijze: 29

Een participant spreekt namens omwonenden in de omliggende wijken zijn teleurstelling uit over de gang van zaken.

Antwoord bevoegd gezag: Uit de reactie van de participant blijkt niet welke omwonenden hij uit de omliggende wijken vertegenwoordigt. Verder spelen in grote projecten veel belangen een rol. Een zorgvuldige belangenafweging is daarom cruciaal. Het is mogelijk dat dit niet het resultaat heeft opgeleverd dat participanten wensen, maar dat wil niet zeggen dat de besluitvorming onjuist of onzorgvuldig is geweest.

5.12.3 Inspraak

Zienswijzen: 29, 34, 38, 42, 43, 44, 45, 58, 74, 75, 76, 77, 79, 80, 82, 87, 88, 89, 95, 96, 98, 99, 104, 105, 106, 107, 108, 109, 110, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 132, 133, 134, 135, 136, 137

362. Zienswijzen: 58, 74, 75, 76, 77, 79, 80, 82, 89, 105, 107

Het A2-Buurtenplatform, enkele buurtraden en bewoners vinden dat het TB de mogelijkheid moet bieden om ook in vervolgpprocedure(s) nog zienswijzen in te dienen. Een participant geeft als reden dat het OTB/MER slechts betrekking heeft op een deel van het A2-project, waardoor geen samenhangende beoordeling van het totale plan mogelijk is. Een andere participant stelt dat nog niet alle onderwerpen / delen (helemaal) bekend zijn. Volgens de participanten mag op dit moment alleen vervolgebzwaar worden gemaakt, als in de OTB/MER-fase op dat punt bezwaar is gemaakt.

Antwoord bevoegd gezag: De Tracéwetprocedure, die verplicht moet worden gevolgd, is - voor zover hier relevant - alleen van toepassing op de wijziging van de hoofdweg en de direct daarmee samenhangende maatregelen en voorzieningen. Vanwege deze beperkte reikwijdte van de Tracéwet moet een deel van het project planologisch worden ingepast via bestemmingsplannen. In het MER behorende bij het OTB zijn de effecten van het plan desalniettemin als geheel (dus inclusief van de maatregelen die onderdeel zijn van de bestemmingsplannen) in beeld gebracht, op basis waarvan een samenhangende beoordeling van het totale plan mogelijk is.

Naast het TB moeten nog diverse uitvoeringsbesluiten, zoals vergunningen, worden vastgesteld. Tegen onderdelen van een uitvoeringsbesluit die reeds zijn vastgelegd in het TB (en die dus hun grondslag vinden in het TB) kunnen geen rechtsmiddelen meer worden ingesteld. Dit zou immers een herhaling van zetten zijn, aangezien tegen het (O)TB ook rechtsmiddelen konden worden ingesteld. Voor zover deze uitvoeringsbesluiten aanvullingen

op of concretisering van het TB betreffen kunnen daartegen vanzelfsprekend wel rechtsmiddelen (zienswijzen/ beroep) worden ingesteld.

363. Zienswijze: 34

De Fietzersbond, afdeling Maastricht en Heuvelland, geeft aan dat ze voor haar reactie bredere bronnen heeft gebruikt dan aangeboden op www.centrumpp.nl voor het OTB A2 Passage Maastricht. Dit omdat in deze stukken de belangen van het langzaam verkeer zeer beperkt worden behandeld, volgens de participant.

Antwoord bevoegd gezag: De Tracéwet staat het opnemen van voorzieningen voor het fietsverkeer in een TB alleen toe, als deze voorzieningen nodig zijn vanwege de wijziging van de hoofdweg. De fietsvoorzieningen die nodig zijn vanwege de wijziging van de A2 tussen knooppunt Kruisdonk en aansluiting Randwijck zijn opgenomen in de artikelen 3 en 4 van het (O)TB A2 Passage Maastricht en op de bij het TB behorende kaarten. Voor het overige geldt dat er geen aparte voorzieningen in het Tracébesluit nodig zijn om de huidige fietsverbindingen (zij het in aangepaste vorm via andere wegen) in stand te houden. Ter informatie treft u in bijlage 1 een overzicht aan van de toekomstige fietsverbindingen.

364. Zienswijze: 79

Buurtplatform Randwyck vindt dat - doordat het ontwerp-bestemmingsplan nog niet ter inzage is gelegd - de consequenties van de nu gekozen oplossing onvoldoende inzichtelijk zijn.

Antwoord bevoegd gezag: Vanwege de beperkte reikwijdte van de Tracéwet moet een deel van het project planologisch worden ingepast via bestemmingsplannen. De ontwerpbestemmingsplannen hebben inmiddels vanaf 6 september tot en met 18 oktober 2010 ter inzage gelegen. Alleen het TB is m.e.r.-plichtig.

Juist omdat de maatregelen in TB en bestemmingsplannen onlosmakelijk en integraal met elkaar samenhangen, is ervoor gekozen om in het MER (onderdeel van het OTB) toch het totale project te behandelen. Dus ook die onderdelen die niet onder het TB vallen, maar in de bestemmingsplannen worden geregeld. Door deze aanpak geeft het MER inzicht in de effecten van het gehele project en bevat het MER de gewenste samenhangende beoordeling van het totale plan.

365. Zienswijzen: 98, 99, 108, 109, 110, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 132, 133, 134, 135, 136, 137

Een groot aantal participanten geeft aan dat de rechtsonzekerheid direct voelbaar wordt doordat Toelichtingen en Bijlagen van het OTB blijkbaar geen deel uitmaken van het OTB (volgens de mededeling op pagina 9 van 'Deel III Toelichting'). Om die reden zien de participanten zich genooddaakt te formuleren dat het gehele OTB in al haar onderdelen in strijd is met de goede ruimtelijke ordening. Zij geven verder aan dat hun zienswijze deze algemene grond toespitst op verschillende onderdelen van het OTB. Waar dat (nu) nog niet mogelijk is, behouden de participanten zich het recht voor de algemene grond in een later stadium nog te verbijzonderen en aan te vullen.

Antwoord bevoegd gezag: Conform de Tracéwet zijn de Toelichting (deel III) Bijlagen (deel IV) geen onderdeel van het TB. Dit laat onverlet dat het TB en de kaarten worden gedragen door de Toelichting en de Bijlagen. Met deze documenten wordt aangetoond welke effecten het plan heeft, en wordt onderbouwd dat het plan bij uitvoering voldoet aan wet- en regelgeving. Er is hierdoor geen sprake van rechtsonzekerheid. Het is niet mogelijk in een later stadium zienswijzen aan te vullen. Zienswijzen moeten worden ingediend binnen de daartoe gestelde termijn van zes weken (zie artikel 3:16, lid 1 van de Algemene wet bestuursrecht).

366. Zienswijzen: 98, 99, 108, 109, 110, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 132, 133, 134, 135, 136, 137

Meerdere participanten geven aan dat de gevolgen en/of consequenties van hun juridische positie binnen de beschikbare termijn van zes weken niet of onvoldoende bepaald worden. Volgens hen wordt hierdoor grote onherstelbare schade toegebracht aan de delen van het eigendom die net buiten de projectgrens vallen.

Antwoord bevoegd gezag: De wettelijke eisen en de bijbehorende zorgvuldigheid maken van het OTB/MER inclusief Bijlagen een omvangrijk document. Bij het opstellen van het OTB/MER is daarom veel aandacht geschonken aan de leesbaarheid van het OTB, onder andere door te werken met samenvattingen en leeswijzers. Ook konden geïnteresseerden gedurende de inzagetermijn inspraakbijeenkomsten bezoeken, waar themaspecialisten aanwezig waren om vragen te beantwoorden. Daarnaast werden voor bijzondere doelgroepen aparte informatiebijeenkomsten georganiseerd. De participanten hebben bovendien al eerder van de plannen kennis kunnen nemen, namelijk in de consultatieronde in 2008/2009. De termijn van zes weken voor het indienen van zienswijzen vloeit rechtstreeks voort uit de wet (artikel 3:16 van de Algemene wet bestuursrecht). Het is volgens jurisprudentie niet toegestaan om daarvan af te wijken door een langere (of kortere) periode voor het indienen van zienswijzen toe te staan.

Bij verwerving wordt rekening gehouden met eigendom dat net buiten de projectgrens valt.

367. Zienswijzen; 38, 42, 43, 44, 45, 87, 88, 95, 96, 104, 106

Meerdere participanten vinden het vanuit het aspect zorgvuldigheid niet gewenst dat het hele project A2 Passage Maastricht onder de Crisis- en herstelwet valt. Ook vindt men dat rechtsmiddelen van burgers hierdoor beperkt worden. Iets dat ongewenst is bij een dergelijk ingrijpend project.

Antwoord bevoegd gezag: Uitgangspunt van de Crisis- en herstelwet is de besluitvorming aanzienlijk te vereenvoudigen, echter zonder dat dit ten koste gaat van de nodige bestuurlijke zorgvuldigheid en adequate rechtsbescherming. Ook ná inwerkingtreding van de Crisis- en herstelwet kunnen belanghebbenden die een zienswijze hebben ingediend tegen het OTB, of die redelijkerwijs niet kan worden verweten geen zienswijze te hebben ingediend, evenals voorheen het geval was, beroep instellen tegen het TB. De Crisis- en herstelwet brengt alleen een beperking aan op het beroepsrecht van –kort samengevat- decentrale overheden, hetgeen op deze participanten niet van toepassing is.

368. Zienswijzen; 42, 43, 45

Participanten merken op dat ze slechts een keer op de plannen hebben kunnen reageren en niet vijf keer zoals in de samenvatting van het OTB/MER staat.

Antwoord bevoegd gezag: De procedure behorend bij de plannen voor A2 Passage Maastricht loopt al sinds 2004. Vanaf dat moment heeft de burger op verschillende tijdstippen zijn mening kenbaar kunnen maken. De vijf genoemde inspraakmomenten hebben niet alleen betrekking op de Tracé/m.e.r.-procedure maar ook op ruimtelijke- en aanbestedingsprocedures en waren niet allemaal wettelijk verplicht. Het gaat dan om inspraak op de Startnotitie MER, consultatie Nota 'Ruimte rond de A2' en het rapport 'Eén plan voor stad en snelweg' en de consultatie over het concept Programma van Eisen en de drie plannen in de dialoogronde. Op dit moment kan worden ingesproken op de uitwerking van het plan van Avenue2, die in het OTB is opgenomen. In de samenvatting staat daarom bij de vermelding van de vijf inspraakmomenten aangegeven dat deze betrekking hadden op de voorbereidingen en ontwerpplannen voor de A2 in Maastricht.

369. Zienswijzen; 38, 42, 43, 44, 45, 87, 88, 95, 96, 104, 106

Het bevreemdt participanten dat de termijn tussen ter visie legging OTB/MER en de bestemmingsplanprocedure zo kort is.

Antwoord bevoegd gezag: Zowel het OTB/MER (dat in juli / augustus 2010 ter visie is gelegd) als de ontwerp-bestemmingsplannen (die in september / oktober 2010 ter visie zijn gelegd), zijn ontwerp-besluiten waarover iedereen een zienswijze, een reactie, kan indienen. Als deze zienswijzen aanleiding geven tot aanpassing van de plannen, gaan deze aanpassingen deel uitmaken van het definitieve TB en de definitieve bestemmingsplannen. De korte periode tussen de ter visie legging van het OTB/MER en de ontwerp-bestemmingsplannen hangt samen met de integraliteit van het plan. Door OTB/MER en ontwerp-bestemmingsplannen en straks TB en bestemmingsplannen op elkaar te laten aansluiten, wordt de uitvoering van het integrale plan in zijn geheel planologisch mogelijk gemaakt.

370. Zienswijze: 29

Een participant is er niet gerust op dat hij juist en volledig is geïnformeerd. Bovendien staan de overheden volgens hem niet open voor een kritische bejegening.

Antwoord bevoegd gezag: De besluitvorming over het plan is met de grootst mogelijke openheid tot stand gebracht: van een uitgebreide voorstudie van alle mogelijke relevante alternatieven (eerste fase MER), tot de keuze uit drie mogelijkheden voor een tunneloplossing. Hierbij is een breed scala aan (moderne) communicatiemiddelen ingezet. De consultatieronde van 2008/2009 is procedureel niet verplicht en dus uitzonderlijk. Verder is bij het OTB inzage gegeven in alle relevante en beschikbare stukken.

5.12.4 Overig

Zienswijzen: 38, 42, 43, 44, 45, 58, 64, 66, 73, 74, 75, 76, 77, 79, 80, 82, 86, 87, 88, 89, 95, 96, 98, 99, 104, 105, 106, 107, 108, 109, 110, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 132, 133, 134, 135, 136, 137

371. Zienswijze: 64

Volgens een participant wordt ook de afrit van de Noorderbrug verlegd. Als het puin bij de groundbank wordt verwerkt en opgeslagen, levert dit volgens hem een aanzienlijke belasting op voor de wijk.

Antwoord bevoegd gezag: Tot op heden is geen keuze gemaakt voor de manier waarop vrijkomend(e) puin en grond wordt verwerkt. Behalve bestaande verwerkers wordt ook gekeken of puin en grond uit het project kunnen worden verwerkt op een strategische locatie in het plangebied.

372. Zienswijzen: 58, 74, 75, 76, 77, 80, 89, 105, 107

Eventueel vervolgbeswaar zou volgens het A2-Buurtenplatform en enkele buurtraden voor Amby betrekking kunnen hebben op:

- de manier waarop later invulling wordt gegeven aan de aansluiting van de afslag A79 Amby-Noord met het aansluitende weggennet: Ambyerstraat-Noord / IJzerenkuilenweg / plan Ambyerweg etc.;
- de manier waarop later invulling wordt gegeven aan de aansluiting van de te wijzigen tunnel onder de A2 door op de Severenstraat (oostzijde) op het aansluitende weggennet;
- de manier waarop later invulling wordt gegeven aan de aansluiting van de nieuwe fietsovergang over de A79 op de Ambyerweg Noord en de Ambyerweg.

Antwoord bevoegd gezag: Wat participanten wensen, is geregeld in de Tracéwet zelf. Om het project te kunnen realiseren, moeten - naast het TB - nog diverse uitvoeringsbesluiten, zoals vergunningen, worden vastgesteld. Als een ontwerp-uitvoeringsbesluit zijn grondslag vindt in een TB, kunnen geen zienswijzen worden ingediend tegen onderdelen die voortvloeien uit het TB. Tegen onderdelen van een ontwerp-uitvoeringsbesluit, die niet rechtstreeks voortvloeien uit het TB, kunnen alsnog zienswijzen worden ingediend. Ook voor de door participant genoemde ingrepen moet, voor zover daarin niet wordt voorzien in het TB, nadere besluitvorming plaatsvinden.

373. Zienswijzen: 58, 74, 75, 76, 77, 79, 80, 82, 89, 107

Het A2-Buurtenplatform, enkele buurtraden en participanten stellen dat wijzigingen in de maatvoering – als nodig – moeten leiden tot parallelle voorzieningen. Als voorbeeld noemen zij artikel 15, lid 4. Als de aangegeven hoogte van de weg bij de inrit naar de tunnels met twee meter kan variëren, heeft dat grote effecten voor de geluidbelasting voor de flats in Nazareth. Participanten roepen op deze effecten te onderzoeken.

Antwoord bevoegd gezag: Art. 15 TB (Uitmeet- en flexibiliteitsbepaling) is aangepast ten opzichte van het OTB. De oorspronkelijke leden 3-5 zijn komen te vervallen, omdat bij nadere beschouwing bleek dat kon worden volstaan met de onder de leden 1 en 2 opgenomen flexibiliteitsmogelijkheden. Art. 15, lid 6 zoals opgenomen in het Ontwerp-Tracébesluit is in het Tracébesluit vervolgens hernummerd tot lid 3. In lid 3 is opgenomen onder welke voorwaarden afwijkingen in het definitieve ontwerp en maatregelen en voorzieningen zijn toegestaan. Hierin wordt aangegeven hoe met eventuele effecten bij wijziging in de maatvoering moet worden omgesprongen. Zo mogen veranderingen geen negatief effect hebben op de omgeving en mogen de gebruiksmogelijkheden van gronden in de omgeving niet onevenredig worden aangetast. Ook mag de verandering niet leiden tot overschrijding van de hogere waarden, die bij het TB zijn vastgesteld. Indien noodzakelijk moeten maatregelen worden getroffen om aan deze uitgangspunten te voldoen. Mocht in de toekomst een aanpassing, zoals bedoeld in de uitmeet- en flexibiliteitsbepaling, aan de orde zijn, dan zal waar nodig met onderzoek worden aangetoond dat aan alle voorwaarden van artikel 15 van het TB wordt voldaan.

374. Zienswijzen: 98, 99, 108, 109, 110, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 132, 133, 134, 135, 136, 137

Een groot aantal participanten geeft aan dat een geboorde tunnel destijds op vermeende bezwaren stuitte vanwege de diepte en grondwaterstromen. Het dubbellaagse tunnelconcept uit het OTB is volgens participanten dieper dan de geboorde oplossing en raakt tenminste even zwaar de grondwatersituatie. Daarom gelden volgens participanten dezelfde of verdergaande bezwaren van deze aard.

Antwoord bevoegd gezag: De geboorde tunnel is niet afgefallen vanwege mogelijke effecten. In het Trechteringsbesluit van de minister van VenW is de mogelijkheid voor een geboorde tunnel opgenomen, mits realiseerbaar binnen taakstellend budget. Voor de uitwerking van een tunnelalternatief heeft zich echter geen marktpartij met een boortunnel gemeld. Daarmee is deze oplossing uit beeld verdwenen. De stelling van participanten dat een dubbellaags gegraven tunnel, zoals nu opgenomen in het OTB, dieper ligt dan een geboorde tunnel, is niet juist. De damwanden van de gegraven tunnel hebben een diepte van ruim 20 meter onder het maaiveld. Een geboorde tunnel heeft een diameter van ongeveer 15 meter en de bovenkant ligt minimaal de tunneldiameter onder het maaiveld. Daarmee komt een geboorde tunnel minimaal op een diepte van 30 meter beneden het maaiveld te liggen.

375. Zienswijze: 66

Een participant vindt dat het (voormalige) college van B&W van Meerssen niet in staat en niet in de positie was om duidelijkheid te verschaffen over de te verwachten verkeersbewegingen op en rond de Ambyerweg in Rothem en de consequenties hiervan voor mens en milieu. Toch organiseerde de wethouder op 4 februari een bijeenkomst en deed hier volgens de participant vage toezeggingen. Met als resultaat extra onrust bij de bewoners.

Antwoord bevoegd gezag: De minister van Infrastructuur en Milieu kan als bevoegd gezag voor het TB geen verantwoordelijkheid nemen voor eventuele toezeggingen van een wethouder van de gemeente Meerssen. In het OTB/MER zijn de te verwachten verkeersbewegingen en de consequenties voor mens en milieu voor de Ambyerweg opgenomen.

376. Zienswijzen: 64, 73

De Stichting Leefbaarheid Boschpoort Bosscherveld en een bewoner zijn bang dat de komst van een verbrandingsinstallatie voor de verwerking van biomassa (Belvédère) in hun buurt teveel overlast veroorzaakt. Volgens de participanten is er op dit moment al sprake van verkeers-, geluids- en stankoverlast, onder andere van Sappi. Oplossing: verbrandingsinstallatie niet bouwen en/of de overlast van Rubber Recycling en Sappi serieus verminderen.

Antwoord bevoegd gezag: Voor het plan is de realisatie van een verbrandingsinstallatie niet aan de orde. Bezwaren met betrekking tot een dergelijke verbrandingsinstallatie zullen in de daarvoor geldende procedure kenbaar worden gemaakt.

377. Zienswijzen: 64, 73

Stichting Leefbaarheid Boschpoort Bosscherveld en een bewoner zijn bang dat - door de ondertunneling - jarenlang vrachtauto's met puin van de bouwplaats naar de puinverwerkingsinstallaties en grondopslag op het industrieterrein Bosscherveld rijden, met verkeersoverlast als gevolg. Ze roepen op om aan te tonen dat voor de puinverwerking geen alternatieve locatie te vinden is.

Antwoord bevoegd gezag: Tot op heden is geen keuze gemaakt voor de manier waarop vrijkomend(e) puin en grond wordt verwerkt. Behalve bestaande verwerkers wordt ook gekeken of puin en grond uit het project kunnen worden verwerkt op een strategische locatie in het plangebied.

378. Zienswijze: 79

Buurtplatform Randwyck geeft aan dat de Rechtbank in Maastricht nog uitspraak moet doen over het beroep dat het platform heeft ingesteld tegen de verleende bouwvergunning en vrijstelling ex art. 19 WRO. Zij vindt het niet juist dat dit bouwplan bij het OTB op 9 april 2010 als integraal onderdeel van de bebouwde omgeving wordt vermeld.

Antwoord bevoegd gezag: Er is geen relatie tussen het masterplan 'Campus van Calatrava' en het plan. Dat dit plan in figuur 6.1 van de Toelichting op het (O)TB staat vermeld, heeft bovendien geen rechtsgevolg.

379. Zienswijzen: 38, 42, 43, 44, 45

Diverse participanten vinden dat het weglaten van het geluidsscherm op de fly-over bij de verknoping A2/A79 een onrechtmatige daad tegenover participanten is. Dit scherm stond namelijk wel in eerdere plannen.

Antwoord bevoegd gezag: Het betreffende geluidsscherm is verplaatst naar de oostzijde van het weefvak en de A79. In de consultatieronde werd alleen het geluid van de A2 afgeschermd. Nu wordt - naast het geluid van de A2 - ook het geluid van de A79 afgeschermd.

De aanpassing vindt zijn oorsprong in een ontwerpaanpassing/optimalisatie ná de consultatieronde (dus mede op basis van de reacties van het publiek), waarbij tussen de knooppunten Geusselt en Kruisdonk de fly-over vervangen is door een weefvak. Door het toepassen van het weefvak ontstaat de mogelijkheid een geluidswering toe te passen met een grotere effectiviteit. Dit geluidsscherm komt aan de oostzijde van het weefvak. Daarom is het niet in strijd met de geldende wettelijke eisen om het geluidsscherm op de fly-over achterwege te laten. Van een onrechtmatige daad is geen sprake.

380. Zienswijzen: 38, 44

Enkele participanten stellen dat de huidige plangrens niet overeenkomt met de eerder vastgestelde grens. Dit tast de rechtszekerheid aan. Verder merken zij op dat het oprekken van de plangrens in de aanbestedingsprocedure niet mogelijk was. Ze stellen dat het oprekken van de plangrens daarom ook nu niet mogelijk is.

Antwoord bevoegd gezag: De plangrens uit het (O)TB omvat de ruimte die uiteindelijk noodzakelijk is om de hoofdinfrastructuur te realiseren. Op basis van de uitwerking van de plannen kan die ruimte afwijken van eerdere inschattingen. Van een eerder vastgestelde grens was overigens geen sprake.

381. Zienswijzen: 38, 44

Enkele participanten zijn van mening dat de keuze voor het winnende plan van Avenue2 onvoldoende transparant is. Ze willen weten hoe de keuze voor de Groene Loper tot stand is gekomen.

Antwoord bevoegd gezag: De keuze voor de Groene Loper is binnen de grenzen van het aanbestedingsrecht zeer transparant verlopen. Het publiek heeft kennis kunnen nemen van de plannen in het consultatiecentrum en heeft in de consultatie hierop kunnen reageren. Vervolgens heeft de Gunningsadviescommissie een advies uitgebracht. Op basis hiervan is gekozen voor de Groene Loper. Alle informatie over de aanbesteding en de keuze voor de Groene Loper staat op de website www.a2maastricht.nl.

382. Zienswijzen: 38, 42, 43, 44, 45, 87, 88, 95, 96, 104, 106

Meerdere participanten zijn van mening dat het ter visie liggen van de stukken een formaliteit is. Dit vanwege de korte termijn tussen ter visie legging OTB/MER en bestemmingsplan.

Antwoord bevoegd gezag: Zowel het OTB/MER (dat in juli / augustus 2010 ter visie is gelegd) als de ontwerp-bestemmingsplannen (die in september / oktober 2010 ter visie zijn gelegd), zijn ontwerp-besluiten waarover iedereen een zienswijze, een reactie, kan indienen. Als deze zienswijzen aanleiding geven tot aanpassing van de plannen, gaan deze aanpassingen deel uitmaken van het definitieve TB en de definitieve bestemmingsplannen. Het ter visie leggen van de stukken is dus geenszins een formaliteit.

383. Zienswijze: 104

Een participant verzoekt de plannen middels één procedure en één inspraak- en beroepstraject te regelen.

Antwoord bevoegd gezag: Om het project te kunnen realiseren, moeten - naast het TB - nog diverse planologische- en uitvoeringsbesluiten, zoals vergunningen, worden vastgesteld. Al deze besluiten kennen hun eigen procedure. Het is niet mogelijk om voor het gehele project één besluit te nemen, waaraan slechts één procedure is gekoppeld.

384. Zienswijze: 86

Een participant verzoekt Rijkswaterstaat de niet benodigde gronden, gelegen tussen zijn perceel en de plangrens, te verkopen.

Antwoord bevoegd gezag: Het verzoek van de participant heeft niet direct betrekking op het OTB. Dit verzoek is doorgezonden naar de beheerder: Rijkswaterstaat, Dienst Limburg, die u inmiddels schriftelijk hierover heeft bericht. .

5.13 Nadeelcompensatie

Zienschijzen: 11, 15, 16, 17, 18, 24, 25, 30, 35, 36, 41, 46, 47, 48, 50, 51, 55, 57, 58, 60, 66, 70, 74, 75, 76, 77, 80, 81, 82, 83, 90, 92, 93, 94, 98, 99, 101, 107, 108, 109, 110, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 132, 133, 134, 135, 136, 137, 138

385. Zienschijzen: 11, 16, 17, 30, 35, 50, 83, 92, 93, 94

Meerdere participanten spreken hun zorg uit over de waardevermindering en de moeilijke verkoopbaarheid van de woningen. Onder andere door:

- toename van de verkeersdruk;
- slechtere luchtkwaliteit;
- verschuiving van de rijksweg naar Westrand.

Participanten zijn benieuwd wie borg staat voor de waardevermindering en de onverkoopbaarheid van hun woningen. Enkele participanten denken dat de WOZ-waarde van hun woning de komende zes jaar daalt om daarna weer flink te stijgen.

Antwoord bevoegd gezag: Op de afhandeling van schadeverzoeken is de 'Regeling nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat 1999' van toepassing. De regeling voorziet in de benoeming van een onafhankelijke commissie die over de ingediende schadeverzoeken adviseert. Na advies van de commissie wordt een besluit over de schadeverzoeken genomen. Tegen dit besluit staat vervolgens bezwaar en beroep open. Er wordt pas een beslissing genomen over schadevergoeding als het TB onherroepelijk is geworden.

Als participanten van mening zijn dat zij schade lijden, dan kan, op grond van artikel 18 van het TB, hiervoor compensatie worden aangevraagd. In artikel 18 van het TB is opgenomen dat de schade, die een belanghebbende lijdt als gevolg van het TB, wordt vergoed. Schade wordt alleen vergoed als:

- daarom wordt verzocht;
- deze schade redelijkerwijs niet of niet geheel tot zijner laste hoort te blijven;
- de schade niet anderszins (bijvoorbeeld grondaankoop) is verzekerd.

Informatie over het indienen van een verzoek tot nadeelcompensatie staat op de website van Rijkswaterstaat: www.rijkswaterstaat.nl > RWS-loket > Schade verhalen >

Nadeelcompensatie. Bevoegd gezag kan geen uitspraak doen over een mogelijke ontwikkeling van de WOZ-waarde van afzonderlijke woningen.

386. Zienschijzen: 18, 25, 41, 55, 83, 92

Een aantal participanten maakt zich zorgen over extra kosten voor het onderhoud aan panden. Er zullen extra schoonmaakkosten gemaakt worden. Ook slijten de woningen door stof en trillingen onevenredig snel. Participanten willen weten hoe dit door Rijkswaterstaat wordt voorkomen. En zijn zij benieuwd naar de compensatieregeling.

Antwoord bevoegd gezag: Op de afhandeling van schadeverzoeken is de 'Regeling nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat 1999' van toepassing. De regeling voorziet in de benoeming van een onafhankelijke commissie die over de ingediende schadeverzoeken adviseert. Na advies van de commissie wordt een besluit over de schadeverzoeken genomen. Tegen dit besluit staat vervolgens bezwaar en beroep open. Er wordt pas een beslissing over schadevergoeding genomen als het TB onherroepelijk is geworden.

Als participanten van mening zijn dat zij schade lijden, dan kan, op grond van artikel 18 van het TB, hiervoor compensatie worden aangevraagd. In artikel 18 van het TB is opgenomen dat de schade, die een belanghebbende lijdt als gevolg van het TB, wordt vergoed. Schade wordt alleen vergoed als:

- daarom wordt verzocht;
- deze schade redelijkerwijs niet of niet geheel tot zijner laste hoort te blijven;
- de schade niet anderszins (bijvoorbeeld grondaankoop) is verzekerd.

Informatie over het indienen van een verzoek tot nadeelcompensatie staat op de website van Rijkswaterstaat: www.rijkswaterstaat.nl > RWS-loket > Schade verhalen > Nadeelcompensatie.

387. Zienswijzen: 18, 46, 47

Voor enkele participanten is de procedure voor vergoeding van schade aan woningen niet duidelijk. Andere participanten vragen zich af wie er formeel, financieel en bestuurlijk risicodragers van planschade is. Zij willen weten of dit risico verzekerd is en of er een borg- /garantiestelling is. Ook staat in het plan niets vermeld over het verlies van inkomsten of extra kosten door overlast van bouwwerkzaamheden.

Antwoord bevoegd gezag: Op de afhandeling van schadeverzoeken is de 'Regeling nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat 1999' van toepassing. De regeling voorziet in de benoeming van een onafhankelijke commissie die over de ingediende schadeverzoeken adviseert. Na advies van de commissie wordt een besluit over de schadeverzoeken genomen. Tegen dit besluit staat vervolgens bezwaar en beroep open. Er wordt pas een beslissing over schadevergoeding als het TB onherroepelijk is geworden.

Als participanten van mening zijn dat zij schade lijden, dan kan, op grond van artikel 18 van het TB, hiervoor compensatie worden aangevraagd. In artikel 18 van het TB is opgenomen dat de schade, die een belanghebbende lijdt als gevolg van het TB, wordt vergoed. Schade wordt alleen vergoed als:

- daarom wordt verzocht;
- deze schade redelijkerwijs niet of niet geheel tot zijner laste hoort te blijven;
- voor zover de schade niet anderszins (bijvoorbeeld grondaankoop) is verzekerd.

Informatie over het indienen van een verzoek tot nadeelcompensatie staat op de website van Rijkswaterstaat: www.rijkswaterstaat.nl > RWS-loket > Schade verhalen > Nadeelcompensatie.

Voor de bestemmingsplannen is op de afhandeling van schadeverzoeken de planschaderegeling uit artikel 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening van toepassing.

Met betrekking tot een borg- of garantstelling geldt dat een toegekende schadevergoeding volgens de 'Regeling nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat 1999' of artikel 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening wordt uitgekeerd door het Rijk of de gemeente. Beide overheden hebben voldoende middelen ter beschikking om een toegekende vergoeding uit te keren. Een borgstelling is daarom niet noodzakelijk.

388. Zienswijzen: 18

Een participant verwijst naar projecten als 'Bos en Lommer' en de 'Noord-Zuidlijn'. Hij vraagt naar de procedure die geldt als onverwachte verstoringen optreden. Ook wordt gevraagd naar besluitvorming over de dan noodzakelijk maatregelen en nadeelcompensatie.

Antwoord bevoegd gezag: De uitvoering en realisatie van het project is in handen van Avenue2. Avenue2 is verantwoordelijk voor een gedegen en betrouwbare uitvoering. Als onverwachte storingen optreden door de bouwwerkzaamheden, is het aan Avenue2 om schadebeperkende maatregelen en/of herstelmaatregelen te treffen. Schade als gevolg van de bouwwerkzaamheden moet door Avenue2 worden vergoed.

Over nadeelcompensatie kan nog worden vermeld dat op de afhandeling van schadeverzoeken de 'Regeling nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat 1999' van toepassing is. De regeling voorziet in de benoeming van een onafhankelijke commissie die over de ingediende schadeverzoeken adviseert. Na advies van de commissie wordt een besluit over de schadeverzoeken genomen. Tegen dit besluit staat vervolgens bezwaar en beroep open. Er wordt pas een beslissing over schadevergoeding genomen als het TB onherroepelijk is geworden. Als de participant van mening is dat hij schade lijdt, dan kan, op grond van artikel 18 van het TB, hiervoor compensatie worden aangevraagd. In artikel 18 van het TB is opgenomen dat de schade, die een belanghebbende lijdt als gevolg van het TB, wordt vergoed. Schade wordt alleen vergoed als:

- daarom wordt verzocht;
- deze schade redelijkerwijs niet of niet geheel tot zijner laste hoort te blijven;
- de schade niet anderszins (bijvoorbeeld grondaankoop) is verzekerd.

Informatie over het indienen van een verzoek tot nadeelcompensatie staat op de website van Rijkswaterstaat: www.rijkswaterstaat.nl > RWS-loket > Schade verhalen > Nadeelcompensatie.

389. Zienswijzen: 98, 99, 108, 109, 110, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 132, 133, 134, 135, 136, 137

Een grote groep participanten geeft aan enorme schade te ondervinden van de eventuele onteigening van hun eigendom.

Antwoord bevoegd gezag: Onduidelijk is welke schade de participanten lijden. Schade, die rechtstreeks samenhangt met de zaak die wordt onteigend, wordt in de onteigening meegenomen. Als de participanten van mening zijn dat deze schade niet of onvoldoende wordt vergoed, kan een beroep worden gedaan op de 'Regeling nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat 1999'. De regeling voorziet in de benoeming van een onafhankelijke commissie die over de ingediende schadeverzoeken adviseert. Na advies van de commissie wordt een besluit genomen over de schadeverzoeken. Tegen dit besluit staat vervolgens bezwaar en beroep open. Er wordt pas een beslissing over schadevergoeding genomen als het TB onherroepelijk is geworden.

Als participanten van mening zijn dat zij schade lijden, dan kan, op grond van artikel 18 van het TB, hiervoor compensatie worden aangevraagd. In artikel 18 van het TB is opgenomen dat de schade, die een belanghebbende lijdt als gevolg van het TB, wordt vergoed. Schade wordt alleen vergoed als:

- daarom wordt verzocht;
- deze schade redelijkerwijs niet of niet geheel tot zijner laste hoort te blijven;
- de schade niet anderszins (bijvoorbeeld grondaankoop) is verzekerd.

Informatie over het indienen van een verzoek tot nadeelcompensatie staat op de website van Rijkswaterstaat: www.rijkswaterstaat.nl > RWS-loket > Schade verhalen > Nadeelcompensatie.

390. Zienswijzen: 81, 82

Enkele participanten maken zich zorgen over eventuele vertraging van de realisatie. Omwonenden van de A2 zullen hierdoor extra hinder ondervinden. Het kan ook tot problemen leiden bij verkoop van onroerend goed.

Antwoord bevoegd gezag: Er wordt niet uitgegaan van vertraging van de realisatie van het tunneltracé. In algemene zin geldt dat alle schade, die direct samenhangt met de maatregelen uit het TB, wordt meegenomen in een verzoek om schadevergoeding op grond van de 'Regeling nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat 1999'. Ook vertragingsschade kan hieronder worden gebracht. De regeling voorziet in de benoeming van een onafhankelijke commissie die over de ingediende schadeverzoeken adviseert. Na advies van de commissie wordt een besluit over de schadeverzoeken genomen. Tegen dit besluit staat vervolgens bezwaar en beroep open. Er wordt pas een beslissing over schadevergoeding genomen als het TB onherroepelijk is geworden.

Als participanten van mening zijn dat zij schade lijden, dan kan, op grond van artikel 18 van het TB, hiervoor compensatie worden aangevraagd. In artikel 18 van het TB is opgenomen dat de schade, die een belanghebbende lijdt als gevolg van het TB, wordt vergoed. Schade wordt alleen vergoed als:

- daarom wordt verzocht;
- deze schade redelijkerwijs niet of niet geheel tot zijner laste hoort te blijven;
- de schade niet anderszins (bijvoorbeeld grondaankoop) is verzekerd.

Informatie over het indienen van een verzoek tot nadeelcompensatie staat op de website van Rijkswaterstaat: www.rijkswaterstaat.nl > RWS-loket > Schade verhalen > Nadeelcompensatie.

391. Zienswijzen: 58, 74, 75, 76, 77, 80, 107

Burgers die een beroep doen op planschade- of nadeelcompensatieregeling moeten volgens het A2-Buurtplatform, enkele buurtraden en bewoners worden gefaciliteerd. Zij willen toezeggingen voor de volgende faciliteiten:

- **Alle aanvragen van schadevergoeding die samenhangen met de ondertunneling van de A2 moeten door een instantie behandeld en afgehandeld worden.**
- **Een vaste, onafhankelijke adviseur moet adviseren of mensen in aanmerking komen voor schadevergoeding. Ook de hoogte van die vergoeding moet door deze adviseur worden bepaald. De adviseur benoemen op basis van een bindende voordracht door het buurtenplatform is een goede oplossing.**
- **De bewijslast voor geleden schade door de werkzaamheden aan de A2 moet niet bij bewoners liggen. De schade-instantie moet bewijzen dat geleden schade niet door deze werkzaamheden komt.**
- **Bij bepaalde schade wordt uit juridisch oogpunt geen of beperkte schadevergoeding toegekend. Het buurtenplatform wilt bij dergelijke schade een tegemoetkoming.**
- **Er moet met het A2-Buurtenplatform vooraf een normering voor de hoogte van de schadevergoedingen worden afgesproken. Waarbij rekening wordt gehouden met verschillende categorieën bewoners.**

Antwoord bevoegd gezag: Op de afhandeling van schadeverzoeken is de 'Regeling nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat 1999' van toepassing. De regeling voorziet in de benoeming van een onafhankelijke commissie die over de ingediende schadeverzoeken adviseert. Na advies van de commissie wordt een besluit over de schadeverzoeken genomen. Tegen dit besluit staat vervolgens bezwaar en beroep open. Er wordt pas een beslissing over schadevergoeding genomen als het TB onherroepelijk is geworden.

Als participanten van mening zijn dat zij schade lijden, dan kan, op grond van artikel 18 van het TB, hiervoor compensatie worden aangevraagd. In artikel 18 van het TB is opgenomen dat de schade, die een belanghebbende lijdt als gevolg van het TB, wordt vergoed. Schade wordt alleen vergoed als:

- daarom wordt verzocht;
- deze schade redelijkerwijs niet of niet geheel tot zijner laste hoort te blijven;
- de schade niet anderszins (bijvoorbeeld grondaankoop) is verzekerd.

Informatie over het indienen van een verzoek tot nadeelcompensatie staat op de website van Rijkswaterstaat: www.rijkswaterstaat.nl > RWS-loket > Schade verhalen > Nadeelcompensatie.

Voor de bestemmingsplannen is op de afhandeling van schadeverzoeken de planschaderegeling uit artikel 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening van toepassing. Omdat het bij de afhandeling van schade (planschade en nadeelcompensatie) om twee bevoegde instanties gaat, is het niet mogelijk, zoals participanten vragen, claims door één instantie te laten afhandelen. Wel kan het Projectbureau A2Maastricht hierin een bemiddelende taak hebben.

De uitvoering en realisatie van het project is in handen van Avenue2. Avenue2 is verantwoordelijk voor een gedegen en betrouwbare uitvoering. Als onverwachte storingen optreden door de bouwwerkzaamheden, is het aan Avenue2 om schadebeperkende maatregelen en/of herstelmaatregelen te treffen. Schade als gevolg van de bouwwerkzaamheden moet door Avenue2 worden vergoed.

Voor de normering en tegemoetkoming van schade en de bewijslast wordt verwezen naar de 'Regeling nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat 1999'.

392. Zienswijze: 57

Een participant meldt dat hij door de plannen ernstig gedupeerd wordt. Voor zijn perceel is er de mogelijkheid tot het realiseren van woningbouw. Er ligt een optieovereenkomst met één belangstellende. Participant wenst dat de uiteindelijke ligging van het tracé wijzigt, zodat bovenstaande belangen hierdoor niet geschaad worden.

Antwoord bevoegd gezag: Op de afhandeling van schadeverzoeken is de 'Regeling nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat 1999' van toepassing. De regeling voorziet in de benoeming van een onafhankelijke commissie die over de ingediende schadeverzoeken adviseert. Na advies van de commissie wordt een besluit genomen over de schadeverzoeken. Tegen dit besluit staat vervolgens bezwaar en beroep open. Er wordt pas een beslissing over schadevergoeding genomen als het TB onherroepelijk is geworden.

Als de participant van mening is dat hij schade lijdt, dan kan, op grond van artikel 18 van het TB, hiervoor compensatie worden aangevraagd. In artikel 18 van het TB is opgenomen dat de schade, die een belanghebbende lijdt als gevolg van het TB, wordt vergoed. Schade wordt alleen vergoed als:

- daarom wordt verzocht;
- deze schade redelijkerwijs niet of niet geheel tot zijner laste hoort te blijven;
- de schade niet anderszins (bijvoorbeeld grondaankoop) is verzekerd.

Informatie over het indienen van een verzoek tot nadeelcompensatie staat op de website van Rijkswaterstaat: www.rijkswaterstaat.nl > RWS-loket > Schade verhalen > Nadeelcompensatie.

Voor de bestemmingsplannen is op de afhandeling van schadeverzoeken de planschaderegeling uit artikel 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening van toepassing. Als aankoop van de gronden noodzakelijk is, wordt dit in het traject van onteigening meegenomen. Hierover is reeds contact geweest met de participant of zal op korte termijn contact worden opgenomen.

393. Zienswijzen: 66, 90

Een participant geeft aan dat de ruimte voor de woning door werkverkeer wordt gebruikt, met verlies van privacy als gevolg. Een andere participant krijgt door de plannen afwijzende reacties van belangstellenden voor zijn huis. Het huis staat bijna twee jaar te koop en er zijn aanhoudende speculaties over waardedalingen van de huizen.

Antwoord bevoegd gezag: Op de afhandeling van schadeverzoeken is de 'Regeling nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat 1999' van toepassing. De regeling voorziet in de benoeming van een onafhankelijke commissie die over de ingediende schadeverzoeken adviseert. Na advies van de commissie wordt een besluit genomen over de schadeverzoeken. Tegen dit besluit staat vervolgens bezwaar en beroep open. Er wordt pas een beslissing over schadevergoeding genomen als het TB onherroepelijk is geworden.

Als participanten van mening zijn dat zij schade lijden, dan kan, op grond van artikel 18 van het TB, hiervoor compensatie worden aangevraagd. In artikel 18 van het TB is opgenomen dat de schade, die een belanghebbende lijdt als gevolg van het TB, wordt vergoed. Schade wordt alleen vergoed als:

- daarom wordt verzocht;
- deze schade redelijkerwijs niet of niet geheel tot zijner laste hoort te blijven;
- de schade niet anderszins (bijvoorbeeld grondaankoop) is verzekerd.

Informatie over het indienen van een verzoek tot nadeelcompensatie staat op de website van Rijkswaterstaat: www.rijkswaterstaat.nl > RWS-loket > Schade verhalen > Nadeelcompensatie.

394. Zienswijze: 36

Een participant denkt dat Landgoed Kruisdonk substantiële schade leidt door verminderde exploitatie mogelijkheden in de toekomst. Ook zal de financiële waarde van het landgoed verminderen door de nieuwe ontsluiting van de Beatrixhaven.

Antwoord bevoegd gezag: Op de afhandeling van schadeverzoeken is de 'Regeling nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat 1999' van toepassing. De regeling voorziet in de benoeming van een onafhankelijke commissie die over de ingediende schadeverzoeken adviseert. Na advies van de commissie wordt een besluit genomen over de schadeverzoeken. Tegen dit besluit staat vervolgens bezwaar en beroep open. Er wordt pas een beslissing over schadevergoeding genomen als het TB onherroepelijk is geworden.

Als de participant van mening is dat hij schade lijdt, dan kan, op grond van artikel 18 van het TB, hiervoor compensatie worden aangevraagd. In artikel 18 van het TB is opgenomen dat de schade, die een belanghebbende lijdt als gevolg van het TB, wordt vergoed. Schade wordt alleen vergoed als:

- daarom wordt verzocht;
- deze schade redelijkerwijs niet of niet geheel tot zijner laste hoort te blijven;
- de schade niet anderszins (bijvoorbeeld grondaankoop) is verzekerd.

Informatie over het indienen van een verzoek tot nadeelcompensatie staat op de website van Rijkswaterstaat: www.rijkswaterstaat.nl > RWS-loket > Schade verhalen > Nadeelcompensatie.

Voor de bestemmingsplannen is op de afhandeling van schadeverzoeken de planschaderegeling uit artikel 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening van toepassing.

395. Zienswijze: 18

De Stichting voor Beroepsonderwijs en Volwasseneneducatie Westelijk Zuid-Limburg moet extra maatregelen treffen als gevolg van de te verwachte hinder. Voor het afnemen van examens moet een ruimte elders gehuurd worden. Ook moet de stichting voortdurend schakelen welke onderwijsruimten inroosterbaar zijn. Tot slot moet participant vaker onderhoudswerkzaamheden laten uitvoeren. Dit alles brengt extra kosten met zich mee. De participant wil weten welke voorzieningen voor schadevergoeding en nadeelcompensatie zijn getroffen. Ook vraagt hij zich af of door Rijkswaterstaat een planschade risicoinventarisatie is gemaakt.

Antwoord bevoegd gezag: Op de afhandeling van schadeverzoeken is de 'Regeling nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat 1999' van toepassing. De regeling voorziet in de benoeming van een onafhankelijke commissie die over de ingediende schadeverzoeken adviseert. Na advies van de commissie wordt een besluit genomen over de schadeverzoeken. Tegen dit besluit staat vervolgens bezwaar en beroep open. Er wordt pas een beslissing over schadevergoeding genomen als het TB onherroepelijk is geworden.

Als de participant van mening is dat hij schade lijdt, dan kan, op grond van artikel 18 van het TB, hiervoor compensatie worden aangevraagd. In artikel 18 van het TB is opgenomen dat de schade, die een belanghebbende lijdt als gevolg van het TB, wordt vergoed. Schade wordt alleen vergoed als:

- daarom wordt verzocht;
- deze schade redelijkerwijs niet of niet geheel tot zijner laste hoort te blijven;
- de schade niet anderszins (bijvoorbeeld grondaankoop) is verzekerd.

Informatie over het indienen van een verzoek tot nadeelcompensatie staat op de website van Rijkswaterstaat: www.rijkswaterstaat.nl > RWS-loket > Schade verhalen > Nadeelcompensatie.

Door Rijkswaterstaat is verder geen planschaderisicoinventarisatie gemaakt. Een dergelijke inventarisatie ziet toe op planschade en niet op nadeelcompensatie en is daarom geen verplichting vanuit de 'Regeling nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat 1999'.

396. Zienswijzen: 25, 41

Vereniging van Eigenaren Oranjestaete geeft aan dat gedurende de bouw van de tunnel de appartementen en garages niet verkoop- of verhuurbaar zijn. Over het verlies van inkomsten staat niks in het plan. Ook zullen bewoners wegens overlast hun pand verlaten. Leegstand en doorloop van bewoners is niet gunstig voor de sociale samenhang in de wijk en in het complex.

Antwoord bevoegd gezag: Op de afhandeling van schadeverzoeken is de 'Regeling nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat 1999' van toepassing. De regeling voorziet in de benoeming van een onafhankelijke commissie die over de ingediende schadeverzoeken adviseert. Na advies van de commissie wordt een besluit genomen over de schadeverzoeken. Tegen dit besluit staat vervolgens bezwaar en beroep open. Er wordt pas een beslissing over schadevergoeding genomen als het TB onherroepelijk is geworden.

Als participanten van mening zijn dat zij schade lijden, dan kan, op grond van artikel 18 van het TB, hiervoor compensatie worden aangevraagd. In artikel 18 van het TB is opgenomen dat de schade, die een belanghebbende lijdt als gevolg van het TB, wordt vergoed. Schade wordt alleen vergoed als:

- daarom wordt verzocht;
- deze schade redelijkerwijs niet of niet geheel tot zijner laste hoort te blijven;
- de schade niet anderszins (bijvoorbeeld grondaankoop) is verzekerd.

Informatie over het indienen van een verzoek tot nadeelcompensatie staat op de website van Rijkswaterstaat: www.rijkswaterstaat.nl > RWS-loket > Schade verhalen > Nadeelcompensatie.

397. Zienswijze: 24

Servatius Wonen & Vastgoed maakt zich zorgen over de winkelvoorzieningen Voltastraat en Frankenstraat. Winkelend publiek zal geen extra toeren uithalen om deze winkels te bereiken. Omzetcijfers zullen als gevolg hiervan dalen, waardoor aspirant ondernemers niet geïnteresseerd zullen zijn.

Antwoord bevoegd gezag: Op de afhandeling van schadeverzoeken is de 'Regeling nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat 1999' van toepassing. De regeling voorziet in de benoeming van een onafhankelijke commissie die over de ingediende schadeverzoeken adviseert. Na advies van de commissie wordt een besluit genomen over de schadeverzoeken. Tegen dit besluit staat vervolgens bezwaar en beroep open. Er wordt pas een beslissing over schadevergoeding genomen als het TB onherroepelijk is geworden.

Als de participant van mening is dat hij schade lijdt, dan kan, op grond van artikel 18 van het TB, hiervoor compensatie worden aangevraagd. In artikel 18 van het TB is opgenomen dat de schade, die een belanghebbende lijdt als gevolg van het TB, wordt vergoed. Schade wordt alleen vergoed als:

- daarom wordt verzocht;
- deze schade redelijkerwijs niet of niet geheel tot zijner laste hoort te blijven;
- de schade niet anderszins (bijvoorbeeld grondaankoop) is verzekerd.

Informatie over het indienen van een verzoek tot nadeelcompensatie staat op de website van Rijkswaterstaat: www.rijkswaterstaat.nl > RWS-loket > Schade verhalen > Nadeelcompensatie.

398. Zienswijze: 138

Een participant verwacht naast hinder door verminderde bereikbaarheid, twee soorten schade aan zijn panden. Enerzijds schade aan de panden zelf vanwege bouwwerkzaamheden en veranderingen in de grondwaterhuishouding. Anderzijds schade als gevolg van huurderwing. Huurders kunnen bij verminderd woongenot, de huurprijs via de huurcommissie met veertig tot zestig procent laten dalen. Bij totale leegstand door de overlast is de huurderwing nog hoger. Het is voor participant van belang dat maatregelen getroffen worden om dergelijke schade te voorkomen. Zowel participant als de huurders van de panden hebben geen baat bij een oplossing op de lange termijn. Zij willen een oplossing waarbij de geluids- en luchtkwaliteitsnormen niet worden overschreden. Participant wil liever dat de schade wordt voorkomen, dan dat hij aanspraak moet maken op nadeelcompensatie.

Antwoord bevoegd gezag: Op de afhandeling van schadeverzoeken is de 'Regeling nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat 1999' van toepassing. De regeling voorziet in de benoeming van een onafhankelijke commissie die over de ingediende schadeverzoeken adviseert. Na advies van de commissie wordt een besluit genomen over de schadeverzoeken. Tegen dit besluit staat vervolgens bezwaar en beroep open. Er wordt pas een beslissing over schadevergoeding genomen als het TB onherroepelijk is geworden.

Als de participant van mening is dat hij schade lijdt, dan kan, op grond van artikel 18 van het TB, hiervoor compensatie worden aangevraagd. In artikel 18 van het TB is opgenomen dat de schade, die een belanghebbende lijdt als gevolg van het TB, wordt vergoed. Schade wordt alleen vergoed als:

- daarom wordt verzocht;
- deze schade redelijkerwijs niet of niet geheel tot zijner laste hoort te blijven;
- de schade niet anderszins (bijvoorbeeld grondaankoop) is verzekerd.

Informatie over het indienen van een verzoek tot nadeelcompensatie staat op de website van Rijkswaterstaat: www.rijkswaterstaat.nl > RWS-loket > Schade verhalen > Nadeelcompensatie.

399. Zienswijze: 101

De Stichting Woonpunt heeft vastgoed aan de Kasteel Hillenraadweg en aan weerszijden van de Viaductweg. De stichting claimt huurderwing en overige kosten als gevolg van de werkzaamheden bij Rijkswaterstaat.

Antwoord bevoegd gezag: Op de afhandeling van schadeverzoeken is de 'Regeling nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat 1999' van toepassing. De regeling voorziet in de

benoeming van een onafhankelijke commissie die over de ingediende schadeverzoeken adviseert. Na advies van de commissie wordt een besluit genomen over de schadeverzoeken. Tegen dit besluit staat vervolgens bezwaar en beroep open. Er wordt pas een beslissing over schadevergoeding genomen als het TB onherroepelijk is geworden.

Als de participant van mening is dat hij schade lijdt, dan kan, op grond van artikel 18 van het TB, hiervoor compensatie worden aangevraagd. In artikel 18 van het TB is opgenomen dat de schade, die een belanghebbende lijdt als gevolg van het TB, wordt vergoed. Schade wordt alleen vergoed als:

- daarom wordt verzocht;
- deze schade redelijkerwijs niet of niet geheel tot zijner laste hoort te blijven;
- de schade niet anderszins (bijvoorbeeld grondaankoop) is verzekerd.

Informatie over het indienen van een verzoek tot nadeelcompensatie staat op de website van Rijkswaterstaat: www.rijkswaterstaat.nl > RWS-loket > Schade verhalen > Nadeelcompensatie.

400. Zienswijze: 51

Als gevolg van de nieuwe afrit ter hoogte van Amby moet Nouville Ontwikkelaars B.V. het project Ambyerveld aanpassen. Hierdoor kunnen waarschijnlijk twee of drie vrijstaande woningen niet meer worden gerealiseerd, waardoor Nouville voor dit plandeel aanzienlijk minder opbrengsten zal behalen.

Antwoord bevoegd gezag: De tracégrens wordt aangepast en het planonderdeel (wegas) geoptimaliseerd. Hierdoor wordt een maximaal resultaat bereikt voor het plan Ambyerveld, waarbij rekening wordt gehouden met de verkeersveiligheid op de Ambyerstraat-Noord, de aansluitingen op het viaduct over de A79, de toe- en afrit van de A79 en de aansluiting op de IJzerenkuilenweg.

Op de afhandeling van schadeverzoeken is de 'Regeling nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat 1999' van toepassing. De regeling voorziet in de benoeming van een onafhankelijke commissie die over de ingediende schadeverzoeken adviseert. Na advies van de commissie wordt een besluit genomen over de schadeverzoeken. Tegen dit besluit staat vervolgens bezwaar en beroep open. Er wordt pas een beslissing over schadevergoeding genomen als het TB onherroepelijk is geworden.

Als de participant van mening is dat hij schade lijdt, dan kan, op grond van artikel 18 van het TB, hiervoor compensatie worden aangevraagd. In artikel 18 van het TB is opgenomen dat de schade, die een belanghebbende lijdt als gevolg van het TB, wordt vergoed. Schade wordt alleen vergoed als:

- daarom wordt verzocht;
- deze schade redelijkerwijs niet of niet geheel tot zijner laste hoort te blijven;
- de schade niet anderszins (bijvoorbeeld grondaankoop) is verzekerd.

Informatie over het indienen van een verzoek tot nadeelcompensatie staat op de website van Rijkswaterstaat: www.rijkswaterstaat.nl > RWS-loket > Schade verhalen > Nadeelcompensatie.

401. Zienswijze: 70

Emog BV geeft aan grote financiële schade te ondervinden door het geplande verkeersplein aan de Viaductweg. Hierdoor moet het tankstation met bovenliggende commerciële ruimtes verdwijnen. Rijkswaterstaat wordt aansprakelijk gesteld voor schade die hierdoor geleden wordt.

Antwoord bevoegd gezag: Op de afhandeling van schadeverzoeken is de 'Regeling nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat 1999' van toepassing. De regeling voorziet in de benoeming van een onafhankelijke commissie die over de ingediende schadeverzoeken adviseert. Na advies van de commissie wordt een besluit genomen over de schadeverzoeken. Tegen dit besluit staat vervolgens bezwaar en beroep open. Er wordt pas een beslissing over schadevergoeding genomen als het TB onherroepelijk is geworden.

Als participanten van mening zijn dat zij schade lijden, dan kan, op grond van artikel 18 van het TB, hiervoor compensatie worden aangevraagd. In artikel 18 van het TB is opgenomen dat de schade, die een belanghebbende lijdt als gevolg van het TB, wordt vergoed. Schade wordt alleen vergoed als:

- daarom wordt verzocht;

- deze schade redelijkerwijs niet of niet geheel tot zijner laste hoort te blijven;
- de schade niet anderszins (bijvoorbeeld grondaankoop) is verzekerd.

Informatie over het indienen van een verzoek tot nadeelcompensatie staat op de website van Rijkswaterstaat: www.rijkswaterstaat.nl > RWS-loket > Schade verhalen > Nadeelcompensatie.

402. Zienswijzen: 48, 60

Tankstation Gulf en Bedrijfswagen Partner Maastricht geven aan grote financiële schade te ondervinden door het geplande verkeersplein aan de Viaductweg. Hierdoor moet het tankstation met bovenliggende commerciële ruimtes verdwijnen. Rijkswaterstaat wordt aansprakelijk gesteld voor schade die hierdoor geleden wordt. Daarnaast verzoeken beide participanten om tijdig passende alternatieven met een gelijkwaardige zichtlocatie.

Antwoord bevoegd gezag: Op de afhandeling van schadeverzoeken is de 'Regeling nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat 1999' van toepassing. De regeling voorziet in de benoeming van een onafhankelijke commissie die over de ingediende schadeverzoeken adviseert. Na advies van de commissie wordt een besluit genomen over de schadeverzoeken. Tegen dit besluit staat vervolgens bezwaar en beroep open. Er wordt pas een beslissing over schadevergoeding genomen als het TB onherroepelijk is geworden.

Als participanten van mening zijn dat zij schade lijden, dan kan, op grond van artikel 18 van het TB, hiervoor compensatie worden aangevraagd. In artikel 18 van het TB is opgenomen dat de schade, die een belanghebbende lijdt als gevolg van het TB, wordt vergoed. Schade wordt alleen vergoed als:

- daarom wordt verzocht;
- deze schade redelijkerwijs niet of niet geheel tot zijner laste hoort te blijven;
- de schade niet anderszins (bijvoorbeeld grondaankoop) is verzekerd.

Informatie over het indienen van een verzoek tot nadeelcompensatie staat op de website van Rijkswaterstaat: www.rijkswaterstaat.nl > RWS-loket > Schade verhalen > Nadeelcompensatie.

403. Zienswijze: 15

Xelat Holding BV, Apple Park Maastricht BV en Xelat Onroerend Goed BV stellen dat geen nulonderzoek heeft plaatsgevonden. Hierdoor kan Rijkswaterstaat zich bij eventuele schade bij participanten niet beroepen op deze nulmeting. Dit is geheel voor het risico van Rijkswaterstaat.

Antwoord bevoegd gezag: Artikel 12 van het TB stelt dat de minister van VenW, conform artikel 7.39 van de Wet milieubeheer, een evaluatie uitvoert naar de feitelijke milieugevolgen. De evaluatie beperkt zich tot de in de milieueffectrapportage voorspelde milieugevolgen en richt zich op het in beeld brengen van de werkelijk optredende effecten en mogelijk aanvullende maatregelen. Voor de start van de werkzaamheden, vindt een nulmeting plaats. Deze nulmeting dient als referentiekader voor de evaluatie, voor zover deze referentie niet in de milieueffectrapportage is beschreven.

Op verschillende manieren wordt daarnaast gemonitord welke effecten het plan heeft op bebouwing. Op dit moment wordt beoordeeld voor welke gebouwen en woningen, gelet op de locatie, ondergrond en werkzaamheden, een nulmeting wordt uitgevoerd. Met andere woorden, waar de kans op schade als gevolg van de werkzaamheden aanwezig is. Hierbij wordt ook bepaald welke opnames deze nulmeting voor de betreffende gebouwen en woningen omvat. Eigenaren van woningen en gebouwen, waar een nulmeting plaatsvindt, worden hiervan uiteraard tijdig in kennisgesteld.

Op de afhandeling van schadeverzoeken is de 'Regeling nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat 1999' van toepassing. De regeling voorziet in de benoeming van een onafhankelijke commissie die over de ingediende schadeverzoeken adviseert. Na advies van de commissie wordt een besluit genomen over de schadeverzoeken. Tegen dit besluit staat vervolgens bezwaar en beroep open. Er wordt pas een beslissing over schadevergoeding genomen als het TB onherroepelijk is geworden.

Als de participant van mening is dat hij schade lijdt, dan kan, op grond van artikel 18 van het TB, hiervoor compensatie worden aangevraagd. In artikel 18 van het TB is opgenomen dat de

schade, die een belanghebbende lijdt als gevolg van het TB, wordt vergoed. Schade wordt alleen vergoed als:

- daarom wordt verzocht;
- deze schade redelijkerwijs niet of niet geheel tot zijner laste hoort te blijven;
- de schade niet anderszins (bijvoorbeeld grondaankoop) is verzekerd.

Informatie over het indienen van een verzoek tot nadeelcompensatie staat op de website van Rijkswaterstaat: www.rijkswaterstaat.nl > RWS-loket > Schade verhalen > Nadeelcompensatie.

404. Zienswijze: 47

Voor een participant is onduidelijk wat er gebeurt bij planschade die kan ontstaan bij de 66 woningen aan de rand van het plangebied die de status hebben van Rijksmonument. Welke afhandeling en compensatie vindt plaats?

Antwoord bevoegd gezag: Op de afhandeling van schadeverzoeken is de 'Regeling nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat 1999' van toepassing. De regeling voorziet in de benoeming van een onafhankelijke commissie die over de ingediende schadeverzoeken adviseert. Na advies van de commissie wordt een besluit genomen over de schadeverzoeken. Tegen dit besluit staat vervolgens bezwaar en beroep open. Er wordt pas een beslissing over schadevergoeding genomen als het TB onherroepelijk is geworden.

Als de participant van mening is dat hij schade lijdt, dan kan, op grond van artikel 18 van het TB, hiervoor compensatie worden aangevraagd. In artikel 18 van het TB is opgenomen dat de schade, die een belanghebbende lijdt als gevolg van het TB, wordt vergoed. Schade wordt alleen vergoed als:

- daarom wordt verzocht;
- deze schade redelijkerwijs niet of niet geheel tot zijner laste hoort te blijven;
- de schade niet anderszins (bijvoorbeeld grondaankoop) is verzekerd.

Informatie over het indienen van een verzoek tot nadeelcompensatie staat op de website van Rijkswaterstaat: www.rijkswaterstaat.nl > RWS-loket > Schade verhalen > Nadeelcompensatie.

5.14 Onteigening

Zienschijzen: 18, 29, 35, 38, 44, 45, 57, 83, 88, 98, 99, 108, 109, 110, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 132, 133, 134, 135, 136, 137, 140

405. Zienschijze: 140

Een participant geeft aan eigenaar te willen blijven van zijn appartement aan de President Rooseveltlaan. Participant is op leeftijd en er is geen vergelijkbare woning in de directe omgeving.

Antwoord bevoegd gezag: Langs de huidige stadstraverse ligt een aantal flats die gesloopt moeten worden om de aanleg van een tunnel mogelijk te maken en tijdens de uitvoering doorstroom van verkeer te kunnen garanderen. Sinds 2006 is het mogelijk deze woningen te verkopen aan de gemeente Maastricht. Woningen die niet worden verkocht aan de gemeente Maastricht worden onteigend. Dit is noodzakelijk, gelet op het grote belang van het project voor de stad en de doorstroming op de snelweg. Onteigening gebeurt op basis van de wet.

406. Zienschijze: 140

Een participant vindt de vergoeding voor zijn appartement aan de President Rooseveltlaan plus verhuizing en inrichting volstrekt niet toereikend.

Antwoord bevoegd gezag: De aangeboden vergoeding is de onteigeningswaarde van de woning. De basis voor het bepalen van de onteigeningswaarde is de Onteigeningswet. Daarin is aangegeven dat de schadeloosstelling een volledige vergoeding omvat van de schade die de eigenaar lijdt door het verlies van zijn zaak. Dit betekent dat niet alleen de woning wordt meegenomen in de waardebepaling, maar ook bijkomende schade zoals verhuisschade.

407. Zienschijzen: 98, 99, 108, 109, 110, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 132, 133, 134, 135, 136, 137

In het MER staat volgens een grote groep participanten niets vermeld over de maatschappelijke sociale zorg en verantwoordelijkheid die de betrokken overheden hebben richting getroffen bewoners. Zo vinden zij dat geen rekening is gehouden met het feit dat er weinig vergelijkbare woningen beschikbaar zijn in de directe omgeving.

Antwoord bevoegd gezag: In het MER is de sloop van woningen meegenomen in de aspectbeoordeling. Hierover wordt gezegd dat de impact van sloop en herhuisvesting op het welbevinden aanzienlijk kan zijn en als zeer negatief kan worden ervaren, maar dat er meestal een betere woonomgeving tegenover staat. Ten opzichte van de referentiesituatie is de sloop dan ook als negatief gewaardeerd. Dit aspect is betrokken in de effectbeoordeling, maar heeft - gelet op andere betrokken aspecten en de belangenafweging - geen doorslaggevende betekenis gehad.

408. Zienschijzen: 57, 98, 99, 108, 109, 110, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 132, 133, 134, 135, 136, 137

Het onteigeningstraject is volgens een grote groep participanten geen oplossing voor de materiële en immateriële schade die de getroffen bewoners lijden. Een aantal participanten merkt bovendien op dat zij aanzienlijk gedupeerd worden door de potentiële onteigening van hun eigendommen.

Antwoord bevoegd gezag: De aangeboden vergoeding is de onteigeningswaarde van de woning. De basis voor het bepalen van de onteigeningswaarde is de Onteigeningswet. Daarin is aangegeven dat de schadeloosstelling een volledige vergoeding omvat van de schade die de eigenaar lijdt door het verlies van zijn zaak. Dit betekent dat niet alleen de woning wordt meegenomen in de waardebepaling, maar dat ook bijkomende schade zoals verhuisschade etc. hierin wordt meegenomen. Alle reële schadeposten, die direct verband houden met de onteigening, komen in beginsel voor vergoeding in aanmerking.

409. Zienswijze: 83

Een participant merkt op dat hij een brief heeft ontvangen van Rijkswaterstaat over het onderwerp onteigening, terwijl dit thema nooit eerder aan de orde is geweest.

Antwoord bevoegd gezag: Het betreft een brief waarin de gemeente Maastricht wordt gemachtigd om namens de minister van VenW de woningen en percelen, die voor het project nodig zijn, te onteigenen. Een gedeelte van dit perceel (de voortuin) is nodig om tijdelijke voorzieningen voor kabels en leidingen en bereikbaarheid te realiseren. Binnenkort wordt een passend aanbod gedaan voor het huren van dit gedeelte. Als niet op minnelijke basis overeenstemming kan worden bereikt voor het gebruik, wordt de onteigeningsprocedure opgestart. Voor het tijdelijke gebruik is inmiddels contact geweest met eigenaren van grondgebonden woningen en de Vereniging van Eigenaren van de betreffende appartementencomplexen. Voor meer informatie hierover kan contact worden opgenomen met de Vereniging van Eigenaren of het Projectbureau A2 Maastricht.

410. Zienswijze: 35

Eén van de participanten is vóór de aankoop van woningen aan de Ambyerweg in Rothem-Meerssen. Ook roept hij op om het garagebedrijf Ploemen - eventueel met subsidie van het Ministerie van VROM - te verplaatsen. Hierdoor veroorzaken de werkzaamheden geen overlast voor de bewoners van de huizen. En ontstaat meer ruimte voor de realisering van diverse wegaansluitingen.

Antwoord bevoegd gezag: De gronden aan de Ambyerweg, zowel van de woningen als van het garagebedrijf, zijn niet noodzakelijk voor realisatie van het TB. Het aankopen van woningen om tijdelijke hinder te voorkomen, is niet aan de orde. Daarnaast zijn er op dit moment geen redenen om het garagebedrijf te verplaatsen. De participant geeft aan dat door deze aankoop andere wegaansluitingen gerealiseerd kunnen worden. Het is echter onduidelijk welke wegaansluitingen worden bedoeld. Aanpassing van het ontwerp is op basis van de reactie van de participant niet aan de orde.

411. Zienswijze: 44

Door bij de verknoping A2/A79 bij knooppunt Kruisdonk aan te sluiten op de bestaande situatie, stelt een participant dat aanzienlijk minder gronden verworven hoeven te worden.

Antwoord bevoegd gezag: Door de wijziging van de verknoping in Kruisdonk wordt de A2 uitgevoerd als hoofdroute. Er is een aantal redenen om de A2 als hoofdroute te realiseren ten opzichte van de A79.

- Over de A2 rijdt meer verkeer dan over de A79. Richting noorden gaat het om twee keer zoveel verkeersbewegingen als op de A79.
- Door de hoge verkeersbelasting is het aanmerken van de A2 als hoofdroute veiliger omdat dan sprake zal zijn van minder weefbewegingen.
- Het verkeersbeeld wordt rustiger.
- De doorstroming van het verkeer is beter en veiliger.

Door aan de oostkant van de bestaande fly-over een nieuwe fly-over te maken, kan het kruispunt zo compact mogelijk worden uitgevoerd. Handhaving van de huidige verbinding betekent dat de nieuwe verbinding aan de westzijde gerealiseerd moet worden. Hierdoor komen de parallelbanen ook meer westelijk te liggen, waardoor het knooppunt veel groter en omvangrijker wordt. Dit heeft tot gevolg dat aan de westzijde sloop moet plaatsvinden en beschermde natuur wordt aangetast. Het handhaven van de bestaande situatie in knooppunt Kruisdonk is niet gewenst. Hetzelfde geldt voor de realisatie van een nieuwe fly-over aan de westzijde.

412. Zienswijzen: 38, 45, 88

Enkele participanten menen dat als de plannen onverkort worden doorgezet, een goed woon- en leefklimaat onvoldoende gewaarborgd is. Dan resteert enkel de aankoop van complete objecten van participanten ('Hoeve Waterrijk' en omgeving Kruisdonk) in plaats van enkel het benodigde deel daarvan.

Antwoord bevoegd gezag: De uitgevoerde onderzoeken tonen aan dat aan de normen uit wet- en regelgeving wordt voldaan en dat bij de uitvoering van de plannen sprake is van een goed woon- en leefklimaat. Het uitgangspunt is dat alleen die gronden worden aangekocht die

noodzakelijk zijn voor de realisatie van het plan, tenzij door de aankoop van een gedeelte van een perceel het resterende deel onbruikbaar wordt. In dat geval wordt het hele perceel verworven. Daarvan is hier geen sprake.

413. Zienswijze: 29

Een participant geeft aan dat ruim voor de start van de wettelijke procedure, door de bekendmaking van de noodzakelijke sloop van appartementen bij de aanleg van een tunnel, deze appartementen onverkoopbaar werden. Ook vindt de participant dat het prematuur was om al vroegtijdig over te gaan tot passieve verwerving.

Antwoord bevoegd gezag: De plannen voor de aanleg van een tunnel op de plek van de traverse stammen al uit 1982. Vanaf die tijd is altijd sprake geweest van onzekerheid voor de woningen langs de traverse en daarmee onzekerheid bij aan- en verkoop. Het wachten met passieve dan wel actieve verwerving tot na de definitieve besluitvorming over het tunnelplan was maatschappelijk ongewenst en onverantwoord. Eigenaren, die voorafgaand aan de definitieve besluitvorming wilden of moesten verhuizen, waren zonder het aankoopbeleid in de problemen gekomen. Door deze verwervingsstrategie is juist voorkomen dat woningen niet langer verkocht konden worden. Verkoop aan de gemeente is tenslotte altijd mogelijk.

414. Zienswijze: 18

Eén van de participanten vindt dat goede afspraken moeten worden gemaakt over de aankoop van zijn grond.

Antwoord bevoegd gezag: Met eigenaren van gronden, die noodzakelijk zijn voor de realisatie van het plan, is of wordt in de nabije toekomst contact gelegd. In eerste instantie wordt geprobeerd tot minnelijke aankoop van gronden te komen. Als dit niet mogelijk is, wordt de onteigeningsprocedure opgestart.

5.15 Reacties die geen betrekking hebben op het TB

5.15.1 Bestemmingsplan Mariënwaard

Zienswijzen: 27, 36, 37, 56, 58, 74, 75, 76, 77, 80, 87, 88, 89, 95, 96, 104, 106, 107, 140

415. Zienswijze: 56

Waterschap Roer en Overmaas heeft een wateradvies afgegeven voor het bestemmingsplan A2 Mariënwaard. In het advies is aangegeven dat een aantal onderwerpen niet voldoende is uitgewerkt, geactualiseerd of gecorrigeerd.

Antwoord bevoegd gezag: De reikwijdte van de Tracéwet - en daarmee de bevoegdheid om op rijksniveau voorzieningen te treffen - is (kort samengevat) beperkt tot de aanpassing van de hoofdinfrastructuur en de daarmee rechtstreeks verband houdende maatregelen en voorzieningen. De reactie van participant behoort daar niet toe en betreft een kwestie waarover niet op rijksniveau, maar op gemeentelijk niveau moet worden beslist. Om die reden wordt de zienswijze van participant ter kennis gebracht van de gemeente Maastricht: de zienswijze wordt namelijk beschouwd als een zienswijze op het Ontwerp-Bestemmingsplan Mariënwaard. De participant wordt daarom voor de beantwoording van deze zienswijze verwezen naar de Nota van Antwoord die bij het bestemmingsplan Mariënwaard hoort.

416. Zienswijze: 104

De nieuwe ontsluitingsweg naar de Beatrixhaven loopt op zeer korte afstand van de woning van participant aan de Mariënwaard. Hierdoor neemt de verkeersintensiteit ter hoogte van zijn woning significant toe. Hij stelt dat de gekozen ontwerpvariant niet kan, omdat daarbij geen rekening is gehouden met zijn belangen.

Antwoord bevoegd gezag: De reikwijdte van de Tracéwet - en daarmee de bevoegdheid om op rijksniveau voorzieningen te treffen - is (kort samengevat) beperkt tot de aanpassing van de hoofdinfrastructuur en de daarmee rechtstreeks verband houdende maatregelen en voorzieningen. De reactie van participant behoort daar niet toe en betreft een kwestie waarover niet op rijksniveau, maar op gemeentelijk niveau moet worden beslist. Om die reden wordt de zienswijze van participant ter kennis gebracht van de gemeente Maastricht: de zienswijze wordt namelijk beschouwd als een zienswijze op het Ontwerp-Bestemmingsplan Mariënwaard. De participant wordt daarom voor de beantwoording van deze zienswijze verwezen naar de Nota van Antwoord die bij het bestemmingsplan Mariënwaard hoort.

417. Zienswijze: 104

Een participant is van mening dat, in verband met het akoestisch probleem, de weg naar de Beatrixhaven binnen de begrenzing van het OTB moet vallen.

Antwoord bevoegd gezag: De reikwijdte van de Tracéwet - en daarmee de bevoegdheid om op rijksniveau voorzieningen te treffen - is (kort samengevat) beperkt tot de aanpassing van de hoofdinfrastructuur en de daarmee rechtstreeks verband houdende maatregelen en voorzieningen. De reactie van participant behoort daar niet toe en betreft een kwestie waarover niet op rijksniveau, maar op gemeentelijk niveau moet worden beslist. Om die reden wordt de zienswijze van participant ter kennis gebracht van de gemeente Maastricht: de zienswijze wordt namelijk beschouwd als een zienswijze op het Ontwerp-Bestemmingsplan Mariënwaard. De participant wordt daarom voor de beantwoording van deze zienswijze verwezen naar de Nota van Antwoord die bij het bestemmingsplan Mariënwaard hoort.

418. Zienswijzen: 58, 74, 75, 76, 77, 80, 89, 107

Het A2-Buurtenplatform, andere buurtraden en bewoners vragen om de Groene Loper vanaf de A2 fietsbrug direct richting de Kanjel te laten lopen en via een onderdoorgang bij het spoor richting de Landgoederenzone.

Antwoord bevoegd gezag: De reikwijdte van de Tracéwet - en daarmee de bevoegdheid om op rijksniveau voorzieningen te treffen - is (kort samengevat) beperkt tot de aanpassing van de hoofdinfrastructuur en de daarmee rechtstreeks verband houdende maatregelen en voorzieningen. De reactie van participanten behoort daar niet toe en betreft een kwestie waarover niet op rijksniveau, maar op gemeentelijk niveau moet worden beslist. Om die reden wordt de zienswijze van participant ter kennis gebracht van de gemeente Maastricht: de zienswijze wordt namelijk beschouwd als een zienswijze op het Ontwerp-Bestemmingsplan Mariënwaard. De participant wordt daarom voor de beantwoording van deze zienswijze verwezen naar de Nota van Antwoord die bij het bestemmingsplan A2 Mariënwaard hoort.

419. Zienswijzen: 27, 37

Het A2-Bedrijvenplatform en anderen willen dat vanaf de nieuwe ontsluitingsweg Beatrixhaven ook een aansluiting wordt gerealiseerd op de Galjoenweg. Dit bevordert een betere verspreiding van het verkeer in de Beatrixhaven.

Antwoord bevoegd gezag: De reikwijdte van de Tracéwet - en daarmee de bevoegdheid om op rijksniveau voorzieningen te treffen - is (kort samengevat) beperkt tot de aanpassing van de hoofdinfrastructuur en de daarmee rechtstreeks verband houdende maatregelen en voorzieningen. De wens van de participanten behoort daar niet toe en betreft een kwestie waarover niet op rijksniveau, maar op gemeentelijk niveau moet worden beslist. Om die reden wordt de zienswijze van participant ter kennis gebracht van de gemeente Maastricht: de zienswijze wordt namelijk beschouwd als een zienswijze op het Ontwerp-Bestemmingsplan Mariënwaard. De participant wordt daarom voor de beantwoording van deze zienswijze verwezen naar de Nota van Antwoord die bij het bestemmingsplan Mariënwaard hoort.

420. Zienswijze: 36

Kruisdonk Beheer BV geeft aan dat de infrastructurele ingrepen voor doorsnijding van de Landgoederenzone zorgen. Hierdoor ontstaat volgens de participant een ernstige versnippering van het groene buitengebied.

Antwoord bevoegd gezag: De reikwijdte van de Tracéwet - en daarmee de bevoegdheid om op rijksniveau voorzieningen te treffen - is (kort samengevat) beperkt tot de aanpassing van de hoofdinfrastructuur en de daarmee rechtstreeks verband houdende maatregelen en voorzieningen. De wens van de participanten behoort daar niet toe en betreft een kwestie waarover niet op rijksniveau, maar op gemeentelijk niveau moet worden beslist. Om die reden wordt de zienswijze van participant ter kennis gebracht van de gemeente Maastricht: de zienswijze wordt namelijk beschouwd als een zienswijze op het Ontwerp-Bestemmingsplan Mariënwaard. De participant wordt daarom voor de beantwoording van deze zienswijze verwezen naar de Nota van Antwoord die bij het bestemmingsplan Mariënwaard hoort.

421. Zienswijze: 104

Een participant denkt dat hij door de plannen geluidoverlast krijgt. Hij geeft aan dat zijn woning niet is meegenomen in akoestisch onderzoek, omdat het niet binnen de OTB-grens ligt. Er is aangegeven dat dit wordt meegenomen in het nog op te stellen Bestemmingsplan Mariënwaard. Participant vindt dat deze gang van zaken niet aan de wettelijke eisen voldoet, onzorgvuldig is en met het zorgvuldigheidsbeginsel in strijd is.

Antwoord bevoegd gezag: De reikwijdte van de Tracéwet - en daarmee de bevoegdheid om op rijksniveau voorzieningen te treffen - is (kort samengevat) beperkt tot de aanpassing van de hoofdinfrastructuur en de daarmee rechtstreeks verband houdende maatregelen en voorzieningen. De reactie van participant behoort daar niet toe en betreft een kwestie waarover niet op rijksniveau, maar op gemeentelijk niveau moet worden beslist. Om die reden wordt de zienswijze van participant ter kennis gebracht van de gemeente Maastricht: de zienswijze wordt namelijk beschouwd als een zienswijze op het Ontwerp-Bestemmingsplan Mariënwaard. De participant wordt daarom voor de beantwoording van deze zienswijze verwezen naar de Nota van Antwoord die bij het bestemmingsplan Mariënwaard hoort.

De woning van de participant is wel meegenomen in het akoestisch onderzoek dat bij het OTB hoort. Uit dit onderzoek blijkt dat de geluidbelasting door de A2 niet veel verandert en op alle waarneempunten iets afneemt. Deze afname bedraagt 1 à 2 dB en soms meer. Er wordt geen hogere waarde vastgesteld. Dit valt binnen het kader van het OTB.

422. Zienswijzen; 87, 88, 95, 96, 106

Enkele participanten willen dat de wegen Kruisdonk en Mariënwaard in de toekomst rustige verbindingswegen worden met een verlaging van de maximum snelheid naar 60 kilometer per uur. Ook het verbieden van vrachtverkeer op deze wegen is gewenst.

Antwoord bevoegd gezag: De wegen Kruisdonk en Mariënwaard vallen niet binnen de begrenzing van het TB. In het TB kunnen aan deze wegen geen aanpassingen worden verricht. Wel worden Kruisdonk en Mariënwaard als gevolg van het plan rustige verbindingswegen. Een verlaging van de maximumsnelheid en een vrachtverbod maken geen onderdeel uit van het plan. Mocht dit in de toekomst wenselijk zijn, dan is het aan de gemeente Maastricht om over dergelijke maatregelen te besluiten.

423. Zienswijze: 36

Kruisdonk Beheer BV is van mening dat de plannen een forse aantasting betekenen voor de waarde van Landgoed Kruisdonk en de omgeving waarvan dit monumentale object deel uitmaakt. Participant geeft aan dat de plannen gepaard gaan met verlies van historische waarden van lanen en waterlopen als belangrijkste verbindende elementen van de Landgoederenzone.

Antwoord bevoegd gezag: Het project A2 Maastricht heeft op twee manieren een relatie met Landgoed Kruisdonk. In de eerste plaats vanwege de nieuwe verbindingsweg tussen de A2/A79 en het bedrijventerrein Beatrixhaven, die (op enige afstand) ten zuidwesten van het landgoed komt te liggen. In de tweede plaats vanwege de verbreding van de A2 (en bijbehorende afslag richting het knooppunt met de A79) die het noordoostelijke deel van het landgoed raakt. Voor het (O)TB/MER is met name (beantwoording van) het tweede punt aan de orde. Beantwoording van het eerste punt vindt plaats bij de procedure rond bestemmingsplan Mariënwaard.

Voor de verbreding van de A2 is een relatief beperkte zone aan de noordoostelijke rand van het landgoed nodig. Dit is het deel van het landgoed dat het verst ligt van de monumentale bebouwing. Door de verbreding van de A2 worden geen doorgaande historische waterlopen of lanen afgesneden. Bij de nieuwe vormgeving, inrichting en beplanting wordt zoveel mogelijk rekening gehouden met de historische context van het gebied. Dit om aantasting van Landgoed Kruisdonk zoveel mogelijk te beperken.

424. Zienswijze: 75

Een participant pleit voor maatregelen om de Meerssenerweg minder te belasten en zeker niet zwaarder te belasten dan de autonome situatie.

Antwoord bevoegd gezag: De reikwijdte van de Tracéwet - en daarmee de bevoegdheid om op rijksniveau voorzieningen te treffen - is (kort samengevat) beperkt tot de aanpassing van de hoofdinfrastructuur en de daarmee rechtstreeks verband houdende maatregelen en voorzieningen. Het verzoek van de participant behoort daar niet toe en betreft een kwestie waarover niet op rijksniveau, maar op gemeentelijk niveau moet worden beslist. Om die reden is de zienswijze van participant ter kennis gebracht van de gemeente Maastricht en wordt beschouwd als een zienswijze op het Ontwerp-Bestemmingsplan Mariënwaard. De participant wordt daarom voor de beantwoording van deze zienswijze verwezen naar de Nota van Antwoord die bij het bestemmingsplan Mariënwaard hoort.

5.15.2 Bestemmingsplan A2 Traverse

Zienswijzen: 10, 18, 19, 25, 32, 34, 41, 58, 74, 75, 76, 77, 79, 80, 98, 99, 107

425. Zienswijze: 75

Een participant wil graag een veilige (liefst gelijkvloerse) fietsoversteek Noord-Zuid aan de oostzijde van de Meerssenerweg met de Viaductweg ter hoogte van de Meerssenerweg.

Antwoord bevoegd gezag: De reikwijdte van de Tracéwet - en daarmee de bevoegdheid om op rijksniveau voorzieningen te treffen - is (kort samengevat) beperkt tot de aanpassing van de hoofdinfrastructuur en de daarmee rechtstreeks verband houdende maatregelen en voorzieningen. Het verzoek van de participant behoort daar niet toe en betreft een kwestie waarover niet op rijksniveau, maar op gemeentelijk niveau moet worden beslist. Om die reden wordt de zienswijze van participant ter kennis gebracht van de gemeente Maastricht: de zienswijze wordt namelijk beschouwd als een zienswijze op het Ontwerp-Bestemmingsplan A2 Traverse. De participant wordt daarom voor de beantwoording van deze zienswijze verwezen naar de Nota van Antwoord die bij het bestemmingsplan A2 Traverse hoort.

426. Zienswijzen: 75, 32

Enkele participanten willen geen oversteek voor auto's tussen de Adelbert van Scharnlaan en de Heerderdwardsstraat. Zij zien geen noodzaak om deze doorgang te creëren.

Antwoord bevoegd gezag: De reikwijdte van de Tracéwet - en daarmee de bevoegdheid om op rijksniveau voorzieningen te treffen - is (kort samengevat) beperkt tot de aanpassing van de hoofdinfrastructuur en de daarmee rechtstreeks verband houdende maatregelen en voorzieningen. Het verzoek van de participant behoort daar niet toe en betreft een kwestie waarover niet op rijksniveau, maar op gemeentelijk niveau moet worden beslist. Om die reden wordt de zienswijze van participant ter kennis gebracht van de gemeente Maastricht: de zienswijze wordt namelijk beschouwd als een zienswijze op het Ontwerp-Bestemmingsplan A2 Traverse. De participant wordt daarom voor de beantwoording van deze zienswijze verwezen naar de Nota van Antwoord die bij het bestemmingsplan A2 Traverse hoort.

427. Zienswijze: 75

Een participant is tegen de mogelijkheid om af te slaan van de parklaan van de kruising Voltastraat-Professor Cobbenhagenstraat. Dit om sluipverkeer door de wijk te voorkomen.

Antwoord bevoegd gezag: De reikwijdte van de Tracéwet - en daarmee de bevoegdheid om op rijksniveau voorzieningen te treffen - is (kort samengevat) beperkt tot de aanpassing van de hoofdinfrastructuur en de daarmee rechtstreeks verband houdende maatregelen en voorzieningen. Het verzoek van de participant behoort daar niet toe en betreft een kwestie waarover niet op rijksniveau, maar op gemeentelijk niveau moet worden beslist. Om die reden wordt de zienswijze van participant ter kennis gebracht van de gemeente Maastricht: de zienswijze wordt namelijk beschouwd als een zienswijze op het Ontwerp-Bestemmingsplan A2 Traverse. De participant wordt daarom voor de beantwoording van deze zienswijze verwezen naar de Nota van Antwoord die bij het bestemmingsplan A2 Traverse hoort.

428. Zienswijze: 10

Een participant vindt het wenselijk dat op de zuidelijke tunnelmond een landmark wordt geplaatst. Bijvoorbeeld een cradle to cradle futuristisch gebouw om de binnenkomst in Maastricht te markeren.

Antwoord bevoegd gezag: De reikwijdte van de Tracéwet - en daarmee de bevoegdheid om op rijksniveau voorzieningen te treffen - is (kort samengevat) beperkt tot de aanpassing van de hoofdinfrastructuur en de daarmee rechtstreeks verband houdende maatregelen en voorzieningen. Het verzoek van de participant behoort daar niet toe en betreft een kwestie waarover niet op rijksniveau, maar op gemeentelijk niveau moet worden beslist. Om die reden wordt de zienswijze van participant ter kennis gebracht van de gemeente Maastricht: de zienswijze wordt namelijk beschouwd als een zienswijze op het Ontwerp-Bestemmingsplan A2 Traverse. De participant wordt daarom voor de beantwoording van deze zienswijze verwezen naar de Nota van Antwoord die bij het bestemmingsplan A2 Traverse hoort.

429. Zienswijze: 19

Volgens een participant dient een autoroute gerealiseerd te worden tussen de Adelbert van Scharnlaan en de Heerderweg.

Antwoord bevoegd gezag: De reikwijdte van de Tracéwet - en daarmee de bevoegdheid om op rijksniveau voorzieningen te treffen - is (kort samengevat) beperkt tot de aanpassing van de hoofdinfrastructuur en de daarmee rechtstreeks verband houdende maatregelen en voorzieningen. Het verzoek van de participant behoort daar niet toe en betreft een kwestie waarover niet op rijksniveau, maar op gemeentelijk niveau moet worden beslist. Om die reden wordt de zienswijze van participant ter kennis gebracht van de gemeente Maastricht: de zienswijze wordt namelijk beschouwd als een zienswijze op het Ontwerp-Bestemmingsplan A2 Traverse. De participant wordt daarom voor de beantwoording van deze zienswijze verwezen naar de Nota van Antwoord die bij het bestemmingsplan A2 Traverse hoort.

430. Zienswijzen: 58, 74, 75, 76, 77, 80, 107

Het A2-Buurtenplatform, enkele buurtraden en bewoners vragen aandacht voor de verbinding Adelbert van Scharnlaan/Heerderdwarsstraat in verband met mogelijk sluipverkeer. Dit thema zal in het Wijkontwikkelingsplan Wykerpoort aan de orde komen. Uitvoering van werkzaamheden aan deze verbinding, mogen volgens de partijen pas starten als hierover overeenstemming is bereikt.

Antwoord bevoegd gezag: De reikwijdte van de Tracéwet - en daarmee de bevoegdheid om op rijksniveau voorzieningen te treffen - is (kort samengevat) beperkt tot de aanpassing van de hoofdinfrastructuur en de daarmee rechtstreeks verband houdende maatregelen en voorzieningen. Het verzoek van de participant behoort daar niet toe en betreft een kwestie waarover niet op rijksniveau, maar op gemeentelijk niveau moet worden beslist. Om die reden wordt de zienswijze van participant ter kennis gebracht van de gemeente Maastricht: de zienswijze wordt namelijk beschouwd als een zienswijze op het Ontwerp-Bestemmingsplan A2 Traverse. De participant wordt daarom voor de beantwoording van deze zienswijze verwezen naar de Nota van Antwoord die bij het bestemmingsplan A2 Traverse hoort.

431. Zienswijzen: 58, 74, 75, 76, 77, 80, 107

Het A2-Buurtenplatform, enkele buurtraden en bewoners vrezen voor sluipverkeer van Wykerpoort/Nazareth via de parklaan naar Scharn/Heer. Nadere afspraken zijn noodzakelijk over de kwalificatie van het kruispunt parklaan/Voltastraat/Professor Cobbenhagenstraat. Bovendien bevreemdt het de participanten dat de plannen voor de parklaan nog zo onduidelijk zijn.

Antwoord bevoegd gezag: De reikwijdte van de Tracéwet - en daarmee de bevoegdheid om op rijksniveau voorzieningen te treffen - is (kort samengevat) beperkt tot de aanpassing van de hoofdinfrastructuur en de daarmee rechtstreeks verband houdende maatregelen en voorzieningen. Het verzoek van de participant behoort daar niet toe en betreft een kwestie waarover niet op rijksniveau, maar op gemeentelijk niveau moet worden beslist. Om die reden wordt de zienswijze van participant ter kennis gebracht van de gemeente Maastricht: de zienswijze wordt namelijk beschouwd als een zienswijze op het Ontwerp-Bestemmingsplan A2 Traverse. De participant wordt daarom voor de beantwoording van deze zienswijze verwezen naar de Nota van Antwoord die bij het bestemmingsplan A2 Traverse hoort.

432. Zienswijze: 79

Buurtplatform Randwyck vraagt zich af hoe de oost-westverbinding voor langzaam verkeer via de J.F. Kennedysingel en Akersteenweg in de toekomst wordt hersteld.

Antwoord bevoegd gezag: De fietsverbinding gaat via de Groene Loper richting Avenue Ceramique lopen. Ter hoogte van de Avenue Ceramique kan vervolgens gebruik worden gemaakt van de J.F. Kennedysingel om de Maas over te steken. Om de verkeersdoorstroming op de oostwest-verbinding J.F. Kennedysingel-Akersteenweg voor auto's ook op termijn te kunnen garanderen, zijn doorgaande fietsverbindingen losgekoppeld van kruispunten met verkeersregelininstallaties. Bij deze keuze speelde ook verkeersveiligheid een rol. Immers de huidige fietspaden langs de J.F. Kennedysingel zijn als ongevalplekken aangewezen in het 'Fietsplan Maastricht' (conflict met op- en afritten). De keuze om doorgaande fietsverbindingen los te koppelen van kruispunten met verkeersregelininstallaties biedt daarnaast een grotere sociale veiligheid, doordat doorgaande routes via 'bewoond' gebied

lopen. Om deze redenen is dus niet gekozen voor bundeling van (doorgaande) fietsroutes met de hoofdautoroutes, maar voor goed gedimensioneerde en veilige fietsroutes door een aantrekkelijke omgeving. Ter informatie treft u in bijlage 1 een overzicht aan van de toekomstige fietsvoorzieningen.

433. Zienswijze: 34

De Fietzersbond, afdeling Maastricht en Heuvelland, geeft aan dat in de plannen onvoldoende aandacht is voor fietsroutes in het plangebied. Deze tracés moeten volgens de partij worden afgewogen en opgenomen in het besluit. Bovendien is het noodzakelijk dat aan de parklaan fietspaden worden gerealiseerd voor fietsers die in woningen en winkels in de direct omgeving moeten zijn. Deze fietsers zullen geen gebruik maken van de recreatieve Groene Loper, maar behoefte hebben aan een snelle en veilige verbinding. Ook moeten de belangrijke radiale routes voorrang krijgen op de parklaan. De bond wenst dat de Groene Loper op korte termijn wordt doorgetrokken naar de Antoine Pinaylaan en de Professor Debyelaan in Randwyck en vandaaruit verder naar het zuiden.

Antwoord bevoegd gezag: De reikwijdte van de Tracéwet - en daarmee de bevoegdheid om op rijksniveau voorzieningen te treffen - is (kort samengevat) beperkt tot de aanpassing van de hoofdinfrastructuur en de daarmee rechtstreeks verband houdende maatregelen en voorzieningen. Het verzoek van de participant behoort daar niet toe en betreft een kwestie waarover niet op rijksniveau, maar op gemeentelijk niveau moet worden beslist. Om die reden is de zienswijze van participant ter kennis gebracht van de gemeente Maastricht en wordt beschouwd als een zienswijze op de Ontwerp-Bestemmingsplannen A2 Traverse en Mariënwaard. De participant wordt daarom voor de beantwoording van deze zienswijze verwezen naar de Nota van antwoord bij de bestemmingsplannen A2 Traverse en Mariënwaard.

434. Zienswijzen: 25, 41

Voor de nieuw te realiseren kantoren is onvoldoende duidelijk of rekening is gehouden met het aantal nieuwe verkeersbewegingen en noodzakelijk aantal parkeerplaatsen. Participant verwacht dat de te bouwen kantoren voor de leegstand wordt gebouwd.

Antwoord bevoegd gezag: De reikwijdte van de Tracéwet - en daarmee de bevoegdheid om op rijksniveau voorzieningen te treffen - is (kort samengevat) beperkt tot de aanpassing van de hoofdinfrastructuur en de daarmee rechtstreeks verband houdende maatregelen en voorzieningen. Het verzoek van de participant behoort daar niet toe en betreft een kwestie waarover niet op rijksniveau, maar op gemeentelijk niveau moet worden beslist. Om die reden wordt de zienswijze van participant ter kennis gebracht van de gemeente Maastricht: de zienswijze wordt namelijk beschouwd als een zienswijze op het Ontwerp-Bestemmingsplan A2 Traverse. De participant wordt daarom voor de beantwoording van deze zienswijze verwezen naar de Nota van Antwoord die bij het bestemmingsplan A2 Traverse hoort.

435. Zienswijze: 18

De Stichting voor Beroepsonderwijs en Volwasseneneducatie Westelijk Zuid-Limburg stelt dat de voorziene vastgoedontwikkeling ongewenst is ter plaatse van hun locatie. Bovendien is deze ontwikkeling niet in samenspraak met de stichting tot stand gekomen. De plannen zijn nadelig voor de uitbreiding en bedrijfsvoering van de onderwijsinstelling.

Antwoord bevoegd gezag: De reikwijdte van de Tracéwet - en daarmee de bevoegdheid om op rijksniveau voorzieningen te treffen - is (kort samengevat) beperkt tot de aanpassing van de hoofdinfrastructuur en de daarmee rechtstreeks verband houdende maatregelen en voorzieningen. Het verzoek van de participant behoort daar niet toe en betreft een kwestie waarover niet op rijksniveau, maar op gemeentelijk niveau moet worden beslist. Om die reden wordt de zienswijze van participant ter kennis gebracht van de gemeente Maastricht: de zienswijze wordt namelijk beschouwd als een zienswijze op het Ontwerp-Bestemmingsplan A2 Traverse. De participant wordt daarom voor de beantwoording van deze zienswijze verwezen naar de Nota van Antwoord die bij het bestemmingsplan A2 Traverse hoort.

436. Zienswijze: 41

Een participant geeft aan dat het onduidelijk is op welke wijze de parklaan zal functioneren als openbaar vervoeras.

Antwoord bevoegd gezag: Bovengrondse aansluitingen en infrastructuur op de parklaan maken geen onderdeel uit van het TB, maar zijn opgenomen in het (Ontwerp)-Bestemmingsplan A2 Traverse. De inrichting van de parklaan als openbaar vervoeras maakt deel uit van het beleid van de gemeente Maastricht om het openbaar vervoer te stimuleren.

5.15.3 Vergunningen

Zienswijzen: 31, 96

437. Zienswijze: 31

Een participant is het niet eens met de locatie van de tijdelijke voet- en fietsbrug bij het Sint-Maartenscollege. De aanlanding van de brug is voor zijn woning. Deze aanlanding moet volgens hem worden verlegd naar de Sint Theresiaschool, omdat leerlingen daar ook moeten zijn.

Antwoord bevoegd gezag: De locaties van de tijdelijke fiets- en voetgangersbruggen zijn afhankelijk van specifieke omstandigheden, zoals bomen of kabels en leidingen ter plaatse en ruimtelijke beschikbaarheid. In dit geval is verder nog de ligging ten opzichte van het Sint-Maartenscollege en het bouwterrein van ontwikkelingsmaatschappij Maartenspoort, alsmede de bodemkundige situatie ter plekke van belang. Bovendien zal de tijdelijke voetgangersbrug bij het Sint-Maartenscollege niet gedurende de hele bouwperiode op deze plek blijven liggen. De brug wordt naar verwachting in de tweede helft van 2012 verplaatst.

438. Zienswijze: 96

Een participant geeft aan dat onlangs een kapvergunning is aangevraagd voor het kappen van opstanden nabij zijn woning. Hij is van mening dat niet gekapt mag worden voordat het OTB onherroepelijk is of zijn woning is aangekocht.

Antwoord bevoegd gezag: Om de infrastructurele activiteiten voor het plan A2 Passage Maastricht uit te kunnen voeren, zijn voorbereidende werkzaamheden noodzakelijk. Daartoe behoort ook het kappen van bomen. De toetsingskaders voor het kappen van de bomen zijn de Boswet en de Bomenverordening van de gemeente Maastricht. De Tracéwet maakt geen onderdeel uit van die toetsingskaders. Het is dan ook niet nodig om de onherroepelijkheid van het TB af te wachten, voordat kapvergunningen kunnen worden verleend of via een melding te regelen. Voor het doen van een kapmelding of het verlenen van een kapvergunning, is de aankoop van de woning van de participant niet vereist.

5.15.4 Overig

Zienswijzen: 74, 79, 92, 105, 139

439. Zienswijze: 139

Gemeente Eijsden verzoekt de treinverbinding Eijsden-Maastricht te reactiveren. Dit om tijdens de bouw en na het in gebruik nemen van de ondertunneling het autoverkeer te laten afnemen. Eventueel kan de trein vanuit Roermond-Maastricht naar Eijsden of Heerlen-Maastricht naar Eijsden of de aansluiting van Eijsden op het traject Maastricht-Luik worden doorgetrokken.

Antwoord bevoegd gezag: De Provincie Limburg en de gemeenten Eijsden en Maastricht hebben diverse malen overlegd over de reactivering van de treinverbinding Eijsden-

Maastricht. Door spoortechnische complicaties hangt hieraan een prijskaartje, waarvoor nog geen dekking is gevonden.

440. Zienswijze: 74

Participant vraagt op welke manier later invulling gegeven wordt aan de aansluiting N2/Viaductweg en de te realiseren fietstunnel. Bovendien vraagt hij op welke manier invulling gegeven wordt aan de te wijzigen Scharnertunnel en de spoorwegovergang aan de Duitse Poort.

Antwoord bevoegd gezag: Naast de fietstunnel ter hoogte van de Kasteel Hillenraadweg zijn geen plannen voor een extra tunnel tussen Nazareth en Wyckerpoort-Noord. Het fietsverkeer kan bij de Meerssenerweg gelijkvloers oversteken. De grootste verkeersstromen op dit kruispunt worden op het viaduct afgewikkeld. Er zijn op dit moment geen concrete plannen voor het wijzigen van de Scharnertunnel en de spoorwegovergang Duitse Poort.

441. Zienswijze: 79

Buurtplatform Randwyck vraagt zich af of in de toekomst geen behoefte kan bestaan aan een transferium bij station Randwyck. Ook een extra viaduct voor het lokale verkeer ter hoogte van de Demertstraat/Philipsweg kan in de toekomst wenselijk zijn.

Antwoord bevoegd gezag: Het realiseren van een transferium bij station Randwyck ligt niet voor de hand, omdat de bereikbaarheid per auto onvoldoende is. Bovendien komt het meeste verkeer met bestemming Maastricht uit het noorden en oosten. De wijk Randwyck kan wel een rol spelen op het gebied van Park & Ride (zie gemeentelijke nota's over parkeerbeleid en de implementatie van Park & Ride). Er zijn geen plannen om nog een extra viaduct over de A2 aan te leggen.

442. Zienswijze: 92

Een participant vraagt of de WOZ-waarde bij aanvang van de werkzaamheden omlaag gaat en of de gemeentelijke belastingen dan ook worden aangepast.

Antwoord bevoegd gezag: De WOZ-waarde en de gemeentelijke belastingen zijn gemeentelijke procedures, behorend bij het bestemmingsplan A2 Traverse. Hierover kan in het kader van de lopende procedure geen uitspraak worden gedaan. De reacties wordt wel doorgezet naar de gemeente Maastricht.

443. Zienswijze: 105

Buurtplatform Amby geeft aan in de toekomst bij de gemeente aan te dringen op het terugbrengen van de geluidbelasting door het treffen van aanvullende maatregelen.

Antwoord bevoegd gezag: Deze zienswijze wordt ter kennisgeving aangenomen.

5.16 Overig

5.16.1 Nieuwe technieken

Zienswijzen: 10, 29, 53, 58, 62, 74, 76, 77, 79, 80, 82, 84, 107

444. Zienswijzen: 58, 74, 75, 76, 77, 80, 82, 107

Buurtplatform Wittevrouwenveld-Actief en participanten stellen een nieuw artikel voor, namelijk Artikel 19: Validatieonderzoek voor Tunnelfiltering. Dit luidt als volgt: 'Na de besluitvorming omtrent het te kiezen alternatief is een beweging op gang gekomen, die aandacht vraagt voor nieuwe inzichten m.b.t. de gezondheidsrisico's van de verschillende vormen van fijn stof en de mogelijkheden van zuivering via filtering van de vervuilde lucht in de tunnel. Daarbij is gebleken dat - op basis van die informatie - op dit moment niet zonder meer kan worden geconcludeerd dat filtering een betere eindsituatie schept en filtering - indien gewenst en mogelijk - zonder noemenswaardige wijzigingen qua duur, kosten en inhoud gerealiseerd kan worden. Nu moet - eventueel los van het A2-project - op een serieuze wijze worden onderzocht of de geboden filteroplossingen via een Validatieonderzoek m.b.t. de werking van de filtering en de afname van de gezondheidsrisico's binnen de hiervoor verwoorde randvoorwaarden mogelijk zijn. Er wordt een proces gestart dat - parallel aan de verdere ontwikkeling van de A2 - een validatieonderzoek mogelijk maakt en dat bij een positieve uitkomst van het onderzoek voor de luchtkwaliteit, de mogelijkheid en wenselijkheid van de integratie van zo'n filtersysteem in het plan serieus worden overwogen.' Aanvullend verzoeken het A2-Buurtenplatform en enkele buurtraden:

- na te gaan of luchtfiltering leidt tot verbetering;
- zo ja, na te gaan of een dergelijke filtering nog aangebracht kan worden in de A2-tunnel zonder noemenswaardige wijziging van duur, kosten en inhoud;
- zo ja, deze voorziening alsnog in de plannen op te nemen.

Antwoord bevoegd gezag: Van 2005 tot 2009 werkte het Innovatieprogramma Luchtkwaliteit (IPL) in opdracht van de ministeries van VenW en VROM aan innovatieve oplossingen die bijdragen aan verbetering van de luchtkwaliteit op en rond snelwegen. Onderdeel van het IPL was het overkappen en ondertunnelen van wegen en het behandelen van de lucht uit deze overkappingen. In het IPL is het volgende toepassingsadvies voor luchtbehandeling geformuleerd (zie ook www.ipluchtkwaliteit.nl): "Oplossingen voor luchtkwaliteitsproblemen in en nabij tunnels worden veelal gezocht in actieve systemen zoals ventilatie en reiniging. Deze vergen veel energie en onderhoud en leiden daarbij tot hoge kosten en extra CO₂-uitstoot wat veelal conflicteert met vastgesteld klimaatbeleid. Het is daarom wenselijk de inzet van passieve maatregelen te vergroten."

Het plan van de A2 Passage Maastricht geeft geen aanleiding om van dit advies af te wijken. Het totaalplan bevat diverse passieve maatregelen waardoor wordt voldaan aan de grenswaarden van de luchtkwaliteitseisen en om de effecten op de leefomgeving zoveel mogelijk te beperken: tunnelmonden buiten de stadskern, (transit)vrachtverkeer op binnenste rijlijnen buiten de tunnel, dubbele tunnel met verspringende tunnelmonden, ver doorgetrokken verdiepte ligging van het transitverkeer, etc. Er is dan ook geen aanleiding om verdergaande (actieve) maatregelen toe te passen.

445. Zienswijze: 79

Buurtplatform Randwyck stelt de vraag welke ruimte er in het project wordt geboden aan recente actuele ontwikkelingen en slimme technologische innovaties die door marktpartijen worden aangeboden.

Antwoord bevoegd gezag: Het toepassen van nieuwe betere technologieën is uiteraard mogelijk. Het moet hierbij wel gaan om technologieën die beproefd zijn en binnen de technische, juridische en financiële kaders passen.

446. Zienswijze: 10

Volgens een participant bestaan er technieken die ervoor zorgen dat uitlaatgassen worden hergebruikt voor de opwekking van energie. Hij vraagt of onderzoek kan worden verricht naar de mogelijkheid om uitlaatgassen als energie te gebruiken in en voor Maastricht.

Antwoord bevoegd gezag: TU Delft heeft een techniek ontwikkeld voor het hergebruik van uitlaatgassen voor opwekking van energie. Deze techniek is ontwikkeld voor energierugwinning uit uitlaatgassen van (gekanaliseerde) industriële bronnen. Technieken die zijn ontwikkeld voor energierugwinning van uitlaatgassen van voertuigen of vanuit verkeerstunnels (niet gekanaliseerde bronnen), zijn niet of onvoldoende ontwikkeld voor toepassing in de praktijk.

447. Zienswijzen: 53, 62, 84

De Stichting Klaor Loch en andere participanten vinden - gelet op het reële risico dat in 2016 niet aan de dan geldende normen voor luchtkwaliteit zal worden voldaan - het onbegrijpelijk dat het Rijk geen voorzieningen aanbrengt om de lucht die uit de tunnel komt te filteren. Het idee dat dit teveel energie zou vergen, is onjuist volgens de stichting. Zij geeft aan dat er inmiddels systemen op de markt zijn waarbij de benodigde energie gewonnen wordt uit de door het autoverkeer opgewarmde lucht in de tunnel.

Antwoord bevoegd gezag: Van 2005 tot 2009 werkte het Innovatieprogramma Luchtkwaliteit (IPL), in opdracht van de ministeries van VenW en VROM, aan innovatieve oplossingen die bijdragen aan de verbetering van luchtkwaliteit op en rond snelwegen. Onderdeel van het IPL was het overkappen en ondertunnelen van wegen en het behandelen van lucht uit deze overkappingen en tunnels. In het IPL is het volgende toepassingsadvies voor luchtbehandeling geformuleerd (zie ook www.ipluchtkwaliteit.nl): *“Oplossingen voor luchtkwaliteitsproblemen in en nabij tunnels worden veelal gezocht in actieve systemen zoals ventilatie en reiniging. Deze vergen veel energie en onderhoud en leiden daarbij tot hoge kosten en extra CO₂-uitstoot wat veelal conflicteert met vastgesteld klimaatbeleid. Het is daarom wenselijk de inzet van passieve maatregelen te vergroten.”* Het plan geeft geen aanleiding om van dit advies af te wijken. Het totaalplan bevat diverse passieve maatregelen, die ervoor zorgen dat grenswaarden van de luchtkwaliteitseisen niet worden overschreden: tunnelmonden buiten de stadskern, (transit)vrachtverkeer op binnenste rijlijnen buiten de tunnel, dubbele tunnel met verspringende tunnelmonden, ver doorgetrokken verdiepte ligging van het transitverkeer, etc. Er is daarom geen aanleiding om verdergaande (actieve) maatregelen toe te passen.

Voor wat betreft de terugwinning van energie kan nog vermeldt worden dat TU Delft een techniek heeft ontwikkeld voor het hergebruik van uitlaatgassen voor opwekking van energie. Deze techniek is ontwikkeld voor energierugwinning uit uitlaatgassen van (gekanaliseerde) industriële bronnen. Technieken die zijn ontwikkeld voor energierugwinning van uitlaatgassen van voertuigen of vanuit verkeerstunnels (niet gekanaliseerde bronnen), zijn niet of onvoldoende ontwikkeld voor toepassing in de praktijk.

448. Zienswijze: 84

Een participant merkt op dat een relatief eenvoudige aanpassing aan de huidige plannen - waarmee tunnelfiltering in de toekomst mogelijk kan worden gemaakt - qua kosten, vervuiling en verkeersbelemmering niet opweegt tegen het achteraf inbouwen van een tunnelfilter.

Antwoord bevoegd gezag: Omdat het plan inclusief de tunnel bij openstelling en in de jaren daarna voldoet aan de luchtkwaliteitseisen, is er geen noodzaak voor het aanbrengen van luchtbehandelingsystemen of het doorvoeren van aanpassingen om deze later in te kunnen bouwen. Bovendien zijn in het Innovatieprogramma Luchtkwaliteit diverse luchtbehandelingstechnieken beoordeeld en is vastgesteld dat geen van de technieken in voldoende mate is ontwikkeld voor toepassing in de praktijk.

449. Zienswijze: 29

Een participant vreest risico's door toepassing van een nieuwe technologie (tweelaags tunnel).

Antwoord bevoegd gezag: Een tweelaags tunnel is weliswaar nieuw voor Nederland, maar de bouwtechniek is een beproefde methode die bij veel soorten bouwwerken wordt toegepast.

5.16.2 Openingsactiviteiten

Zienswijzen: 10

450. Zienswijze: 10

Een participant stelt voor om bij de opening van de zuidelijkste tunnelmond de Harmonie Heer Vooruit te betrekken. Daarnaast noemt de participant een zogenaamde 'tunnelloop' in elke tunnelmond bij opening. Hierbij lopen mensen gelijktijdig de tunnel in- en uit, waarbij een tunnelmond kan worden gereserveerd voor kinderen of jeugd.

Antwoord bevoegd gezag: Hartelijk dank voor de suggesties. Te zijner tijd zullen er ongetwijfeld feestelijke activiteiten worden georganiseerd voor de opening van de tunnel.

Begrippenlijst

A2 Traverse

Gemeentelijke naam voor het gebied tussen Geusselt en Europaplein.

Autonome situatie

De situatie in 2026 als er niets gebeurt, dus als het plan A2 Passage Maastricht niet wordt uitgevoerd.

Autonome ontwikkeling

De ontwikkeling die plaatsvindt als het plan A2 Passage Maastricht niet wordt uitgevoerd.

Avenue2 vof

Opdrachtnemer voor de realisatie van A2 Maastricht. Avenue2 bestaat uit onder meer Strukton en Ballast Nedam.

Betrokkene

Een persoon die te maken kan hebben met de werkzaamheden als gevolg van het plan A2 Passage Maastricht of met de situatie na realisatie. Dit zijn bijvoorbeeld bewoners van Maastricht en weggebruikers. Een direct betrokkene is iemand die sowieso te maken heeft met de werkzaamheden tijdens de bouw en de situatie na realisatie. Te denken valt aan de direct omwonenden van de huidige A2.

Bevoegd gezag

Eén of meer overheidsinstanties die bevoegd zijn om over de activiteit van de initiatiefnemer het besluit te nemen waarvoor het milieueffectrapport wordt opgesteld. In deze procedure stelt de minister van Infrastructuur en Milieu, in overeenstemming met de staatssecretaris van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie, het TB vast.

Binnenniveaus

Geluidsbelasting binnen een woning of geluidsbelasting binnen een geluidsgevoelige ruimte;

Commissie m.e.r. (milieueffectrapportage)

Een landelijke commissie van onafhankelijke milieudeskundigen. De Commissie adviseert het bevoegd gezag over de Richtlijnen voor het milieueffectrapport en over de kwaliteit en volledigheid van het rapport zelf.

Compenserende maatregel

Maatregel die de nadelige invloed van een ingreep/activiteit compenseert door elders een positief effect te genereren.

Corridor

Een belangrijke verbinding tussen drukke plaatsen en gebieden

Dimensionering

Vakjargon voor de afmetingen (dimensies) van (bouw)constructies.

Duurzaam Veilig

Duurzaam Veilig of eigenlijk Duurzaam Veilig Verkeer is een initiatief van de verschillende Nederlandse overheden om de verkeersveiligheid van het wegverkeer te vergroten.

Dwangpunt

Een punt waar een te ontwerpen weg te allen tijde omheen moet worden ontworpen.

Ecologische Hoofdstructuur

Landelijk netwerk van gebieden waar natuur voorrang heeft.

Externe veiligheid

Externe veiligheid gaat over het beheersen van de risico's voor de omgeving bij gebruik, opslag en vervoer van gevaarlijke stoffen.

Geluidbelasting in dB vanwege een weg

Op een geheel getal af te ronden geluidbelasting in Lden op een plaats en vanwege een bron over alle perioden van 07.00–19.00 uur, van 19.00–23.00 uur en van 23.00–07.00 uur van een jaar als omschreven in bijlage I, onderdeel 1, van richtlijn nr. 2002/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 25 juni 2002 inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai (PbEG L 189);

Geluidbelasting in dB(A) vanwege een weg

Etmaalwaarde van het equivalente geluidsniveau in dB(A) op een bepaalde plaats, veroorzaakt door het gezamenlijke wegverkeer op een bepaald weggedeelte of een combinatie van weggedeelten;

Grenswaarde

Kwaliteitsniveau van water, bodem, geluid of lucht, dat tenminste moet worden bereikt of gehandhaafd.

Groepsrisico

De kans op een ongeval met tien of meer dodelijke slachtoffers bij een route voor het transport van gevaarlijke stoffen. Het aantal mensen rond de route bepaalt daardoor mede de hoogte van het groepsrisico. Zie ook plaatsgebonden risico.

Hoofdwegennet

Bestaat uit de rijkswegen A2 en A79.

IPL

Innovatieprogramma Luchtkwaliteit

Koude overstek

Een kruispunt waar je alleen rechtdoor kunt rijden

Lichtschacht

Opening voor de toetreding van daglicht.

Maaiveld

Een aanduiding voor het grondoppervlak. De maaiveldhoogte wordt vaak opgegeven te opzichte van een nationaal nulniveau. In Nederland is dat het Normaal Amsterdam Peil (NAP).

Maatgevende geluidbelasting

De hoogste geluidbelasting op een bepaalde locatie.

M.e.r. procedure

Procedure om te komen tot een milieueffectrapportage. De procedure bestaat uit het maken van het milieueffectrapport en het beoordelen en gebruiken van het milieueffectrapport in de besluitvorming.

MER

Milieueffectrapport

Mitigatie

Het treffen van verzachtende maatregelen binnen het plangebied. Daarmee wordt de functionaliteit van de voortplantings- en/of vaste rust- en verblijfsplaatsen niet aangetast.

Ministerie van I&M

Ministerie van Infrastructuur en Milieu; per 15 oktober 2010 is dit het ministerie dat is ontstaan uit de fusie tussen het ministerie van V&W en VROM.

Ministerie van VenW

Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Per 15 oktober is dit het ministerie van Infrastructuur en Milieu.

Ministerie van VROM

Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu. Per 15 oktober 2010 is dit ministerie deels in het ministerie van I&M opgegaan.

Mitigerende maatregel

Maatregel die de nadelige gevolgen van de aanleg van een weg voor het milieu voorkomt of beperkt.

Natuurcompensatie

De Europese Unie heeft een zeer gevarieerde en rijke natuur, die van grote biologische, esthetische en economische waarde is. Om deze natuur te behouden heeft de Europese Unie het initiatief genomen voor Natura 2000. Dit is een samenhangend netwerk van beschermde natuurgebieden. In Nederland gaat het om 162 gebieden.

NOA

Nieuwe ontwerprichtlijn autosnelwegen; Richtlijn van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu voor het ontwerpen van autosnelwegen. Bij deze opvolger van de ROA (Richtlijn voor het ontwerpen van autosnelwegen) wordt niet alleen gekeken naar de infrastructurele kant van het ontwerp, maar ook naar de functie van de weg.

NO₂

Stikstof dioxide. Deze stof komt onder andere in de lucht ten gevolge van wegverkeer. De Wet milieubeheer, titel 5.2 beschrijft de grenswaarden evenals de locaties waar voor deze stof aan de grenswaarden voldaan moet worden.

NO_x

Stikstof oxiden: verzamelnaam voor NO en NO₂. Deze stoffen komen onder andere in de lucht ten gevolge van wegverkeer. Onder invloed van ozon wordt NO omgezet in NO₂.

NoMO

Nota Mobiliteit; de Nota Mobiliteit is een nationaal verkeers- en vervoerplan op grond van de Planwet Verkeer en Vervoer (1998) en is de opvolger van het huidige Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV-2). In de Nota Mobiliteit wordt het ruimtelijk beleid, zoals vastgelegd in de Nota Ruimte, verder uitgewerkt en wordt het verkeers- en vervoerbeleid beschreven.

NoMO-doelstelling

Het aanpakken van knelpunten boven de 65 dB(A) bij rijkswegen en boven de 70 dB(A) bij spoorwegen in de periode 2010-2020 aangepakt, afhankelijk van de beschikbaarheid van financiële middelen en autonome verkeers- en vervoersontwikkelingen.

NRM

Nederlands Regionaal Model.

NSL

Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit: een gebiedsgerichte aanpak van de luchtkwaliteit overeenkomstig artikel 5.12 e.v. van de Wet milieubeheer. De programma-aanpak zorgt voor een flexibele koppeling tussen ruimtelijke activiteiten en milieugevolgen. Met name doordat projecten waarvan vastgesteld is dat deze 'Niet in betekenende mate' (NIBM) bijdragen aan de luchtverontreiniging zijn vrijgesteld van toetsing aan de

grenswaarden voor luchtkwaliteit. Het Rijk, provincies en gemeenten werken in het NSL samen om in gebieden om ervoor te waken dat de normen voor luchtkwaliteit worden gehaald en om de luchtkwaliteit te verbeteren.

Onderliggend wegennet

Bestaat uit alle wegen in Maastricht en omgeving, behalve de rijkswegen A2 en A79. De Rijksweg N2, het gedeelte van de A2 tussen knooppunt Geusselt en knooppunt Europaplein, hoort bij het onderliggend wegennet.

OTB

Ontwerp-Tracébesluit.

Parklaan

Langgerekte, intieme bomenlaan bovenop gestapelde tunnel. De parklaan is uitgevoerd in vijftig procent minder asfalt dan nu, met prominent wandel- en fietstracé.

Plaatsgebonden Risico (PR)

De kans dat zich op een bepaalde plaats over een periode van één jaar een dodelijk ongeluk voordoet, als direct gevolg van een incident tijdens het transport van gevaarlijke stoffen, indien zich op die plaats iemand bevindt.

Plan A2 Passage Maastricht

Rijksnaam voor het Ontwerp-Tracébesluit dat nodig is voor de ombouw van de huidige Rijksweg N2 tot autosnelweg in een tunnel, de direct daarmee samenhangende overige wegen en de verknoping van de A2 met de A79.

Plan 'de Groene Loper'

Recreatief lint van tweeduizend lindebomen, dat van noord naar zuid door de stad slingert, van Landgoed Vaeshartelt tot aan het Centre Céramique.

Plangebied

Het A2-gebied waar de verschillende besluiten zich op richten: de optelsom van de plangrenzen van OTB en bestemmingsplannen.

PM₁₀

In de buitenlucht voorkomende stofdeeltjes met een diameter van ten hoogste 10 micrometer. Dit 'fijn stof' komt onder andere in de lucht ten gevolge van wegverkeer. De Wet milieubeheer, titel 5.2 beschrijft de grenswaarden evenals de locaties waar voor deze stof aan de grenswaarden voldaan moet worden.

RIVM

Nederlandse overheidsinstituut dat informatie, monitoring en wetenschappelijke onderbouwing van het volksgezondheidsbeleid verzorgt.

SBR-richtlijn

Richtlijnen van de Stichting bouwresearch die gaan over schade, hinder voor personen en storing aan apparatuur door gebouwtrillingen.

Startnotitie

Deze zet de achtergronden en uitgangspunten van een project op een rij en beschrijft de onderzoeksvragen. De notitie bespreekt bovendien een aantal mogelijke oplossingen en geeft aan op welke (milieu)effecten deze oplossingen worden onderzocht. De startnotitie vormt de formele start van de Tracéwetprocedure.

Studiegebied

Het gebied waar effecten kunnen landen: (kan tot buiten plangrenzen (O)TB en bestemmingsplannen liggen.

TB

Tracébesluit. Vaststelling van de exacte ligging van het tracé.

TN

Trajectnota. Document met de studieresultaten van het infrastructuurproject.

TN / MER

Trajectnota / Milieueffectrapport. Rapport waarin de resultaten van de tracé/m.e.r.-studie zijn vastgelegd (het milieueffectrapport is hierin verwerkt).

TNO

Een onafhankelijke kennisorganisatie die een schakel vormt in de kennisketen tussen de wetenschap enerzijds en bedrijven en organisaties anderzijds.

Tracé

Verloop van de weg, spoorweg of waterweg in het terrein.

Tracé / m.e.r.-procedure

Besluitvormingsprocedure voor onder andere rijkswegenprojecten. De m.e.r.-procedure is hierin opgenomen.

Trechteringsbesluit

Besluit dat is genomen door de minister van VenW naar aanleiding van de eerste fase MER, waarin een onderzoek is gedaan naar de alternatieve varianten voor de A2 Passage Maastricht.

Tracéwet

Wet voor de besluitvorming over grote infrastructuurprojecten.

Uitmeet- en flexibiliteitsbepaling

De uitmeet- en flexibiliteitsbepaling heeft als doel bij de uitwerking van het TB tot een uitvoeringsontwerp de opdrachtnemer, onder strikte voorwaarden, enige ontwerpruimte te geven.

Verkeersintensiteit

De hoeveelheid verkeer, uitgedrukt in motorvoertuigen per tijdseenheid (dag, uur), dat een bepaald punt passeert.

Vervolgfase(n)

De fase in de Tracéwetprocedure die in de Nota van Antwoord betrekking heeft op de fase tijdens of na het OTB.

VRI

Verkeersregelinstallatie, oftewel verkeerslicht.

Wegcapaciteit

Het maximale aantal motorvoertuigen dat per tijdseenheid een punt van een weg kan passeren, waarbij sprake is van een veilige verkeersafwikkeling.

Wegvak

Een deel van een weg.

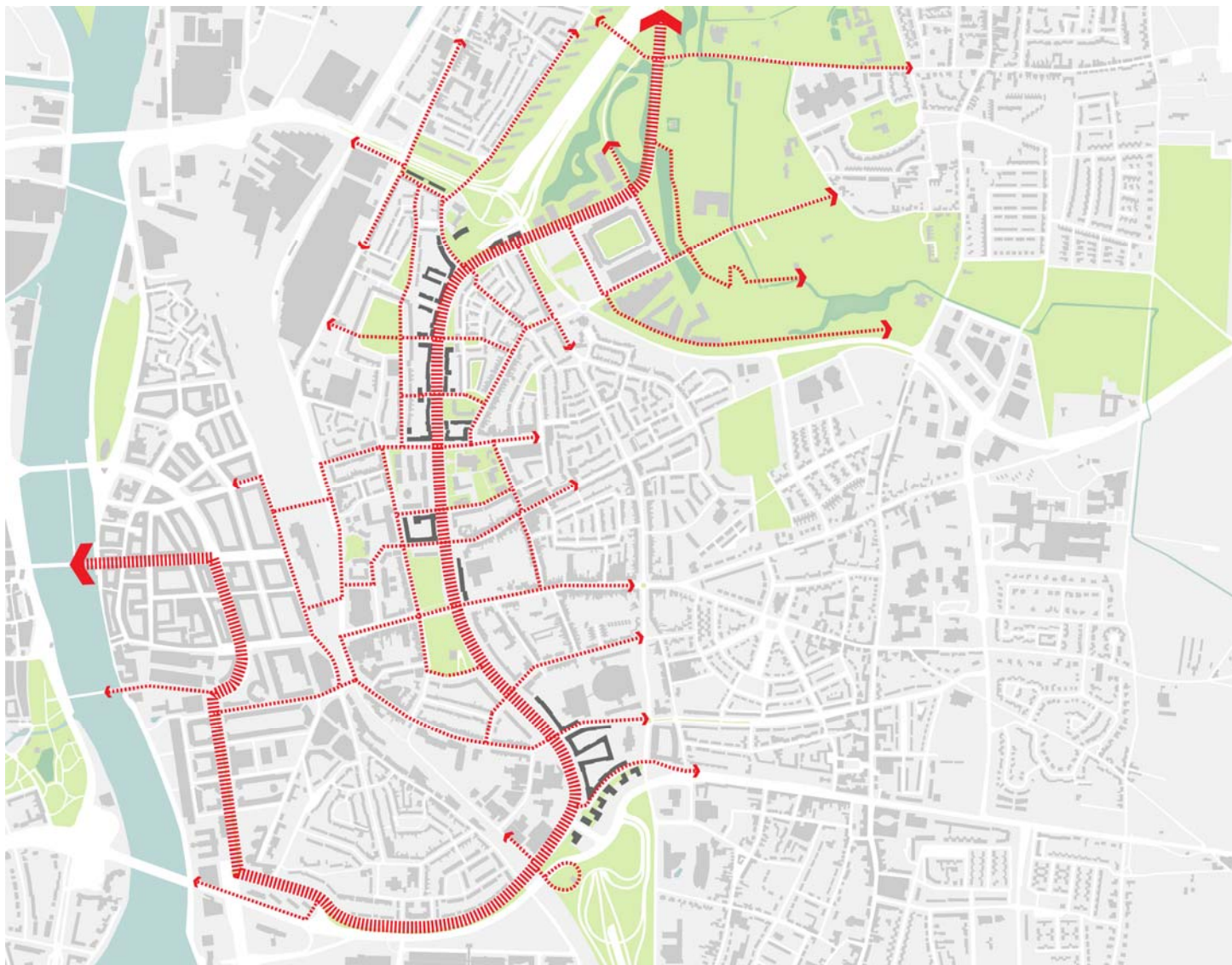
ZOAB

Zeer open asfaltbeton.

 $\mu\text{g} / \text{m}^3$

Microgram per kubieke meter.

Bijlage 1; Verweving van Maastricht Oost - fietsroutes



Bijlage 2; Schematisch overzicht reacties

Zienswijze / participant	Algemeen	Verkeer	Tracé	Geluid	Lucht-kwaliteit	Externe veiligheid	Natuur en landschap	Cultuur-historie en archeologie	Bodem en water	Tunnel-veiligheid	Situatie tijdens de bouw	Procedu-re	Nadeel-compensatie	Ont-eigening	Reacties die geen betrekking hebben op het TB	Overig
	Blz. 8-13	Blz. 14-22	Blz. 23-38	Blz. 39-60	Blz. 61-75	Blz. 76-78	Blz. 79-82	Blz. 83-85	Blz. 86-94	Blz. 95-97	Blz. 98 -115	Blz. 116 -128	Blz. 129 -138	Blz. 139 - 141	Blz. 142 - 149	Blz. 150 - 152
	Reacties	Reacties	Reacties	Reacties	Reacties	Reacties	Reacties	Reacties	Reacties	Reacties	Reacties	Reacties	Reacties	Reacties	Reacties	Reacties
1											310					
2			84													
3			84													
4											274	351				
5			97, 100													
6			105							270						
7												342				
8				154												
9											289					
10			63	146	196				239	268					428	446, 450
11		53	90, 108	128, 132, 155	177					270	296	349	385			
12											313					
13									246, 252							
14				135, 151												
15		35, 36		152							304, 323		403			
16	9	21, 32, 43	98	158	175, 198		224						385			
17	9	21, 32, 43	98	158	175, 198		224						385			
18	2	35, 40		121, 164	181, 197	213			253	264	291, 317, 328	352	386, 387, 388, 395	414	435	
19		46						229			338				429	
20											313					
21			68, 93	153												
22											298, 299					

23											313					
24	15, 17										275, 280, 294, 320		397			
25		29					226		234	264, 266	298, 299, 334		386, 396		434	
26		49	72		178							353				
27		41	54, 55								285, 293, 320				419	
28		35									284, 299, 323, 331					
29	12, 13, 14											344, 345, 346, 350, 360, 361, 370		413		449
30	9	21, 32, 43	98	158	175, 198		224						385			
31															437	
32															426	
33		47	87, 88, 93	148, 149	200, 201											
34	10	43, 44, 50	70, 73, 74, 109							270	278, 282, 319, 332	363			433	
35	9	21, 22, 27, 28, 32, 39, 43	65, 98, 99	124									385	410		
36		33						230					394		420, 423	
37		38	66	137	199				237, 243						419	
38	3, 4, 5, 6, 7	48	57, 58, 103	117, 119, 120, 141, 142, 143, 163	167, 183, 184	207, 208, 209	216, 217, 218, 220	227	232, 262		273, 303	356, 357, 367, 369, 379, 380, 381, 382		412		
39		47	87, 88,	136,	200, 201											

			93	148, 149												
40											313					
41		37	102				226		234	264, 266	298, 317		386, 396		434, 436	
42	4, 5, 6, 7		58, 83, 104	113, 115, 118, 119, 120, 140, 141, 142, 144, 159, 163	167, 168, 169, 170, 171, 172, 173, 174, 184, 185, 195	207, 209	216, 217, 219, 220, 222	227, 228	232, 262		273, 303, 306, 307	356, 357, 367, 368, 369, 379, 382				
43	4, 5, 6, 7		58, 83, 104	113, 115, 118, 119, 120, 140, 141, 142, 144, 159, 163	167, 168, 169, 171, 172, 173, 174, 184, 185, 195	207, 209	216, 217, 219, 220	227, 228	232, 262		273, 303	356, 357, 367, 368, 369, 379, 382				
44	4, 5, 6, 7	48	57, 58, 103	114, 118, 119, 120, 141, 142, 143, 163	167, 168, 169, 170, 171, 172, 173, 174, 183, 184, 185, 195	207, 208, 209	216, 217, 218, 220, 223	227	232, 262		303	356, 367, 369, 379, 380, 381, 382		411		
45	4, 5, 6, 7		58, 83, 103, 104	113, 115, 118, 119, 120, 140, 141,	167, 184	207, 209	216, 217, 219, 220, 222	227, 228	232, 262		273, 303	356, 357, 367, 368, 369, 379, 382		412		

				142, 144, 159, 163												
46		24									287, 295, 317, 340		387			
47		24						252			287, 295, 317, 340		387, 404			
48													402			
49											313					
50			58, 68		179								385			
51			69										400			
52		34, 45	101	125	180						293					
53		25			187, 189, 202, 203, 204						314					447
54											313					
55											298, 322, 333		386			
56								257							415	
57			77										392	408		
58	1, 2, 8	20, 23, 52	64, 71, 84, 86, 91, 92, 107	122, 123, 134, 148, 157	176, 188, 190		214, 221	231	238, 239, 240, 247, 249, 258	264, 265	281, 292, 301, 315, 317, 320	354, 355, 362, 372, 373	391		418, 430, 431	444
59		21							251		283, 295, 317, 340					
60													402			
61											313, 317					
62		25			187, 189, 202, 203, 204						314					447
63											274, 279, 300					
64		31									313	371, 376, 377				

65							215				313					
66	9	21, 42		156	182, 202							375	393			
67	2		76						237, 242, 249, 250, 263		316					
68											313					
69											295, 320					
70			67										401			
71											313					
72											313					
73											313	376, 377				
74	1, 8	20, 23, 52	61, 71, 84, 86, 107	122, 123, 133, 148, 157	176, 188, 190		214, 221		238, 240, 245, 249	264, 265	281, 292, 301, 315, 317, 320, 326, 335, 339	354, 355, 362, 372, 373	391		418, 430, 431, 440	444
75	1	20, 23, 52	62, 64, 71, 84, 86, 91, 92, 107	122, 123, 133, 148, 157	176, 188, 190		214, 221	231	238, 239, 240, 247, 249, 258	264, 265	281, 290, 292, 301, 315, 317, 320	354, 355, 362, 372, 373	391		418, 424, 425, 426, 427, 430, 431	444
76	1, 8	20, 23, 52	64, 71, 84, 86, 91, 92, 107	122, 123, 134, 148, 157	176, 188, 190		214, 221	231	238, 239, 240, 247, 249, 258	264, 265	281, 292, 301, 315, 317, 320, 339	354, 355, 362, 372, 373	391		418, 430, 431	444
77	1, 8	20, 23, 52	64, 71, 84, 86, 91, 92, 107	122, 123, 134, 148, 157	176, 188, 190		214, 221	231	238, 239, 240, 247, 249, 258	264, 265	281, 292, 301, 315, 317, 320, 339	354, 355, 362, 372, 373	391		418, 430, 431	444
78							225									
79		51	81	122, 127,	176, 205				238, 240	264, 265, 269	276, 315,	355, 362,			432, 441	445

				134, 166							335, 339	364, 373. 378				
80	1, 2, 8	20, 23, 52	64, 71, 76, 84, 86, 91, 92, 107	122, 123, 134, 148, 157	176, 188, 190		214, 221	231	237, 238, 239, 240, 242, 244, 247, 249, 250, 258, 259, 260, 261, 263	264, 265	281, 292, 301, 315, 316, 317, 320, 335, 339	354, 355, 362, 372, 373	391		418, 430, 431	444
81	2		76						237, 249, 250, 260, 261, 263		316		390			
82	2		76						237, 242, 244, 249, 250, 260, 261, 263		316	354, 355, 362, 373	390			444
83											298, 317, 320		385, 386	409		
84		25			186, 187, 189, 203, 204						314					447, 448
85											313					
86		21	82	110, 130							303, 337	358, 384				
87	4, 5, 6, 7, 16		56, 59, 60, 85, 94	129, 139, 160, 161, 163	170, 183, 184, 191, 192, 194, 195	208, 209			232, 256		303, 308	356, 357, 367, 369, 382			422	

88	4, 5, 6, 7, 16		56, 59, 60, 85, 94	111, 112, 131, 139, 160, 161, 163	170, 183, 184, 191, 192, 194, 195	208, 209			232, 262		303, 308	356, 357, 367, 369, 382		412	422	
89	1	20	84, 89	122, 123, 134, 148, 150, 157	176		214, 221	231	238, 258, 259	264, 265	315	354, 355, 362, 372, 373			418	
90											317, 322		396			
91									233, 252, 255							
92		37	106								298, 320		385, 386		442	
93	9	21, 32, 43	98	158	175, 198		224				318, 336		385			
94	9	43	98	158	175, 198		224				318, 336		385			
95	4, 5, 6, 7, 16		56, 59, 60	111, 112, 131, 138, 160, 161, 163	170, 183, 184, 191, 192, 194, 195	208, 209			232, 262		303, 308	356, 357, 367, 369, 382			422	
96	4, 5, 6, 7, 16		56, 59, 60, 85, 95, 96	111, 131, 138, 160, 161, 162, 163	170, 183, 184, 191, 192, 194, 195	208, 209, 210			232, 262		303, 308	356, 357, 367, 369, 382			422, 438	
97	9	21, 32, 43	98	158	175, 198		224				318, 336					
98	11, 18		78, 79, 80			206, 211, 212			235, 236, 241, 248	267, 271, 272	277, 286, 288, 297, 322, 324, 327	343, 344, 347, 348, 357, 359, 365, 366, 374	389	407, 408		
99	11, 18		78, 79,			206,			235,	267,	277,	343,	389	407, 408		

			80			211, 212			236, 241, 248	271, 272	286, 288, 297, 322, 324, 327	344, 347, 348, 357, 359, 365, 366, 374				
100	19										317					
101	17			147, 165							302, 321, 329		399			
102											299, 330					
103											299, 330					
104	4, 5, 6, 7, 16		56, 60, 96	138, 145	170, 183, 184, 191, 193, 194, 195	208, 209			232, 262		305, 309	356, 357, 367, 369, 382, 383			416, 417, 421	
105		20, 26, 30	58, 64, 68, 75, 91, 92, 93	157							315, 335	354, 355, 362, 372			443	
106	4, 5, 6, 7, 16		56, 59, 60	111, 112, 129, 161, 163	170, 183, 184, 191, 192, 194	208, 209					309	356, 357, 367, 369, 382			422	
107	1, 8	20, 23, 52	64, 71, 84, 86, 91, 92, 107	122, 123, 134, 148, 157	176, 188, 107		214, 221	231	238, 239, 240, 247, 249, 258, 259	264, 265, 266	281, 292, 301, 315, 317, 320, 335, 339	354, 355, 362, 372, 373	391		418, 430, 431	444
108	11, 18		78, 79, 80			206, 211, 212			235, 236, 241, 248	267, 271, 272	277, 286, 288, 297, 322, 324, 327	343, 344, 347, 348, 357, 359, 365,	389	407, 408		

												366, 374				
109	11, 18		78, 79, 80			206, 211, 212			235, 236, 241, 248	267, 271, 272	277, 286, 288, 297, 322, 324, 327	343, 344, 347, 348, 357, 359, 365, 366, 374	389	407, 408		
110	11, 18		78, 79, 80			206, 211, 212			235, 236, 241, 248	267, 271, 272	277, 286, 288, 297, 322, 324, 327	343, 344, 347, 348, 357, 359, 365, 366, 374	389	407, 408		
111	11, 18		78, 79, 80			206, 211, 212			235, 236, 241, 248	267, 271, 272	277, 286, 288, 297, 322, 324, 327	343, 344, 347, 348, 357, 359, 365, 366, 374	389	407, 408		
112	11, 18		78, 79, 80			206, 211, 212			235, 236, 241, 248	267, 271, 272	277, 286, 288, 297, 322, 324, 327	343, 344, 347, 348, 357, 359, 365, 366, 374	389	407, 408		
113	11, 18		78, 79, 80			206, 211, 212			235, 236, 241, 248	267, 271, 272	277, 286, 288, 297, 322, 324, 327	343, 344, 347, 348, 357, 359, 365, 366, 374	389	407, 408		

114	11, 18		78, 79, 80			206, 211, 212			235, 236, 241, 248	267, 271, 272	277, 286, 288, 297, 322, 324, 327	343, 344, 347, 348, 357, 359, 365, 366, 374	389	407, 408		
115	11, 18		78, 79, 80			206, 211, 212			235, 236, 241, 248	267, 271, 272	277, 286, 288, 297, 322, 324, 327	343, 344, 347, 348, 357, 359, 365, 366, 374	389	407, 408		
116	11, 18		78, 79, 80			206, 211, 212			235, 236, 241, 248	267, 271, 272	277, 286, 288, 297, 322, 324, 327	343, 344, 347, 348, 357, 359, 365, 366, 374	389	407, 408		
117	11, 18		78, 79, 80			206, 211, 212			235, 236, 241, 248	267, 271, 272	277, 286, 288, 297, 322, 324, 327	343, 344, 347, 348, 357, 359, 365, 366, 374	389	407, 408		
118	11, 18		78, 79, 80			206, 211, 212			235, 236, 241, 248	267, 271, 272	277, 286, 288, 297, 322, 324, 327	343, 344, 347, 348, 357, 359, 365, 366, 374	389	407, 408		
119	11, 18		78, 79,			206,			235,	267,	277,	343,	389	407, 408		

			80			211, 212			236, 241, 248	271, 272	286, 288, 297, 322, 324, 327	344, 347, 348, 357, 359, 365, 366, 374				
120	11, 18		78, 79, 80			206, 211, 212			235, 236, 241, 248	267, 271, 272	277, 286, 288, 297, 322, 324, 327	343, 344, 347, 348, 357, 359, 365, 366, 374	389	407, 408		
121	11, 18		78, 79, 80			206, 211, 212			235, 236, 241, 248	267, 271, 272	277, 286, 288, 297, 322, 324, 327	343, 344, 347, 348, 357, 359, 365, 366, 374	389	407, 408		
122	11, 18		78, 79, 80			206, 211, 212			235, 236, 241, 248	267, 271, 272	277, 286, 288, 297, 322, 324, 327	343, 344, 347, 348, 357, 359, 365, 366, 374	389	407, 408		
123	11, 18		78, 79, 80			206, 211, 212			235, 236, 241, 248	267, 271, 272	277, 286, 288, 297, 322, 324, 327	343, 344, 347, 348, 357, 359, 365, 366, 374	389	407, 408		
124	11, 18		78, 79, 80			206, 211, 212			235, 236,	267, 271, 272	277, 286,	343, 344,	389	407, 408		

									241, 248		288, 297, 322, 324, 327	347, 348, 357, 359, 365, 366, 374				
125	11, 18		78, 79, 80			206, 211, 212			235, 236, 241, 248	267, 271, 272	277, 286, 288, 297, 322, 324, 327	343, 344, 347, 348, 357, 359, 365, 366, 374	389	407, 408		
126	11, 18		78, 79, 80			206, 211, 212			235, 236, 241, 248	267, 271, 272	277, 286, 288, 297, 322, 324, 327	343, 344, 347, 348, 357, 359, 365, 366, 374	389	407, 408		
127	11, 18		78, 79, 80			206, 211, 212			235, 236, 241, 248	267, 271, 272	277, 286, 288, 297, 322, 324, 327	343, 344, 347, 348, 357, 359, 365, 366, 374	389	407, 408		
128	11, 18		78, 79, 80			206, 211, 212			235, 236, 241, 248	267, 271, 272	277, 286, 288, 297, 322, 324, 327	343, 344, 347, 348, 357, 359, 365, 366, 374	389	407, 408		
129	11, 18		78, 79, 80			206, 211, 212			235, 236, 241, 248	267, 271, 272	277, 286, 288,	343, 344, 347,	389	407, 408		

											297, 322, 324, 327	348, 357, 359, 365, 366, 374				
130	11, 18		78, 79, 80			206, 211, 212			235, 236, 241, 248	267, 271, 272	277, 286, 288, 297, 322, 324, 327	343, 344, 347, 348, 357, 359, 365, 366, 374	389	407, 408		
131	11, 18		78, 79, 80			206, 211, 212			235, 236, 241, 248	267, 271, 272	277, 286, 288, 297, 322, 324, 327	343, 344, 347, 348, 357, 359, 365, 366, 374	389	407, 408		
132	11, 18		78, 79, 80			206, 211, 212			235, 236, 241, 248	267, 271, 272	277, 286, 288, 297, 322, 324, 327	343, 344, 347, 348, 357, 359, 365, 366, 374	389	407, 408		
133	11, 18		78, 79, 80			206, 211, 212			235, 236, 241, 248	267, 271, 272	277, 286, 288, 297, 322, 324, 327	343, 344, 347, 348, 357, 359, 365, 366, 374	389	407, 408		
134	11, 18		78, 79, 80			206, 211, 212			235, 236, 241, 248	267, 271, 272	277, 286, 288, 297,	343, 344, 347, 348,	389	407, 408		

											322, 324, 327	357, 359, 365, 366, 374				
135	11, 18		78, 79, 80			206, 211, 212			235, 236, 241, 248	267, 271, 272	277, 286, 288, 297, 322, 324, 327	343, 344, 347, 348, 357, 359, 365, 366, 374	389	407, 408		
136	11, 18		78, 79, 80			206, 211, 212			235, 236, 241, 248	267, 271, 272	277, 286, 288, 297, 322, 324, 327	343, 344, 347, 348, 357, 359, 365, 366, 374	389	407, 408		
137	11, 18		78, 79, 80			206, 211, 212			235, 236, 241, 248	267, 271, 272	277, 286, 288, 297, 322, 324, 327	343, 344, 347, 348, 357, 359, 365, 366, 374	389	407, 408		
138									254		299, 301, 311, 341					
139											312				439	
140	3													405, 406		