

SAMENVATTING

ONTWERP-TRACÉBESLUIT (OTB)/
MILIEUEFFECTRAPPORT (MER)
A2 PASSAGE MAASTRICHT

ONDERTUNNELING A2 MAASTRICHT EN VERKNOPING A2/A79



INHOUDSOPGAVE

Inleiding	3
1 Totaalplan voor A2 Maastricht	4
<i>Begrippenlijst</i>	11
2 Wat houdt het plan 'de Groene Loper' in?	12
3 Verkeer	14
4 Geluid	18
5 Lucht	22
6 Natuur	25
7 Water en Bodem	28
8 Stad en landschap en sociale en economische aspecten	30
9 Cultuurhistorie en archeologie	32
10 Externe veiligheid	35
11 Tunnelveiligheid	36
12 Situatie tijdens de bouw	38
Wegwijs: Onder welke procedure valt uw zienswijze?	42

Aan deze samenvatting van het OTB/MER A2 Passage Maastricht kunt u geen rechten ontleen. De officiële OTB/MER-stukken kunt u o.a. inzien via www.centrumpp.nl en www.a2maastricht.nl



INLEIDING

Ter verbetering van de verkeersdoorstroming in en om Maastricht, de bereikbaarheid en de leefbaarheid van de stad, én de stedelijke vernieuwing van buurten langs de A2, wordt de A2 Passage Maastricht grondig aangepakt.

Voor u ligt een samenvatting van het Ontwerp-Tracébesluit (OTB) en het milieueffectrapport (MER) - met de rijksnaam A2 Passage Maastricht - waarop u van 6 juli t/m 16 augustus 2010 kunt reageren. U leest op hoofdlijnen wat het plan is en wat de milieueffecten ervan zijn voor verkeer, geluid, lucht, natuur, bodem en water, stad en landschap en sociale en economische aspecten, cultuurhistorie en archeologie, (tunnel)veiligheid en de situatie tijdens de bouw.

Om de milieueffecten van het plan A2 Passage Maastricht inzichtelijk te maken, is voor de MER berekend wat de milieueffecten zijn in 2026 (10 jaar na openstelling van de nieuwe verkeerskundige onderdelen) ten opzichte van de situatie in 2026 als er niets gebeurt. Dit laatste wordt de autonome situatie genoemd.

Ook leest u hoe u kunt inspreken op het Ontwerp-Tracébesluit (OTB) en het milieueffectrapport (MER).

Betrokkenen worden zo zorgvuldig mogelijk geïnformeerd. Met direct omwonenden, voor wie het plan en/of de werkzaamheden intensieve gevolgen hebben, wordt ook zoveel mogelijk persoonlijk contact onderhouden.



1.

TOTAALPLAN VOOR A2 MAASTRICHT

In 2003 zijn de samenwerkende overheden, het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, gemeente Maastricht, Provincie Limburg en gemeente Meerssen, 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 Avenue2 geworden, bekend uit de vorige grote, stadsbrede consultatieronde eind 2008/begin 2009. 2010 is het jaar van de wettelijke procedures. De Groene Loper is vertaald in een Ontwerp-Tracébesluit en wordt vertaald in Ontwerp-Bestemmingsplannen.

In dit hoofdstuk komt aan bod:

- Verschillende procedures
- Besluitvorming over A2 Maastricht
- Uw mening over A2 Maastricht
 - Wanneer inspraak?
- Stap 1: Ontwerp-Tracébesluit (OTB) en milieueffectrapport (MER)
 - Wanneer en waar inzien?
 - Zienswijzen waarop?
 - Hoe reageren?
 - Wat gebeurt met uw zienswijze?
- Stap 2: Vooruitblik op Ontwerp-Bestemmingsplannen
- Processchema 'Procedures sinds 2004'
- Wie doet wat voor A2 Maastricht?

Verschillende procedures

Voor realisatie van één totaalplan voor stad en snelweg, moeten drie procedures worden doorlopen.

Actueel:

- Tracé/MER-procedure
De Tracé/MER-procedure van het Rijk is gestart in 2004 en heeft de rijksnaam 'A2 Passage Maastricht'. De procedure 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.
- Ruimtelijke ordeningsprocedure
Verschillende bestemmingsplannen binnen de gemeentelijke Ruimtelijke ordeningsprocedure, waarvoor de voorbereidingen in 2004 zijn gestart, zijn nodig voor de nieuwbouw in de stad en de ontsluitingsweg naar bedrijventerrein Beatrixhaven.

A2 Maastricht is één totaalplan voor stad en snelweg. Dit integraal gebiedsontwerp:

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



Nieuwe stadsentree bij Europaplein



Nieuwe stadsentree bij de Geusselt

Volgend op bovenstaande wettelijke procedures worden voor de uitvoering vergunningen aangevraagd.

Afgerond:

- Aanbestedingsprocedure
De aanbestedingsprocedure was nodig om te komen tot het beste plan binnen bepaalde randvoorwaarden en een maximaal budget. Deze procedure is in 2009 afgerond met de keuze voor het totaalplan de Groene Loper van het consortium Avenue2, dat onder meer bestaat uit de partners Strukton en Ballast Nedam.

Besluitvorming over A2 Maastricht

Tussen 2004 en 2009 hebben belangstellenden en geïnteresseerden vijf keer kunnen reageren op de voorbereidingen en ontwerpplannen voor A2 Maastricht. Het besluitvormingsproces van A2 Maastricht betreft een gecombineerde aanpak van wettelijke procedures met juridisch verplichte inspraak en extra consultatierondes met niet juridisch verplichte inspraak.

Het processchema 'Procedures sinds 2004' op pagina 10 laat u zien welke procedures voor het totaalplan noodzakelijk zijn, welke stappen al zijn doorlopen en welke stappen nu worden genomen.

Uw mening over A2 Maastricht

2010 is het jaar van de wettelijke procedures. Hierbij is het bekende plan de Groene Loper van Avenue2 vertaald in een *Ontwerp-Tracébesluit* en *milieueffectrapport* en wordt het vertaald in Ontwerp-Bestemmingsplannen. Belanghebbenden kunnen hierop reageren. Officieel heet

dit, dat de plannen ter visie worden aangeboden en belanghebbenden daarop hun zienswijze geven. Mede op basis van de reacties zal het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, in overeenstemming met het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, het definitieve Tracébesluit vaststellen. De gemeenteraad Maastricht stelt de definitieve Bestemmingsplannen vast. De inspraak vindt in twee stappen plaats om de strakke planning te kunnen halen en om in de loop van 2011 met de uitvoering te starten.

Wanneer inspraak?

- **Stap 1:** Van dinsdag 6 juli tot en met maandag 16 augustus 2010; liggen het Ontwerp-Tracébesluit (OTB) en milieueffectrapport (MER) ter inzage. Deze stap 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.
- **Stap 2:** Van maandag 6 september tot en met maandag 18 oktober 2010; liggen de Ontwerp-Bestemmingsplannen (OBP) ter inzage (zie ook pagina 9). Deze stap is nodig voor de nieuwbouw in de stad en de ontsluitingsweg naar bedrijventerrein Beatrixhaven.

In het Wegwijsoverzicht op pagina 42 ziet u schematisch waarop u wanneer kunt reageren, onder welke procedure uw zienswijze valt en wie een besluit neemt over uw zienswijze. Het processchema 'Procedures sinds 2004' op pagina 10 laat u zien welke procedures voor het totaalplan noodzakelijk zijn, welke stappen al zijn doorlopen en welke stappen nu worden genomen.

STAP 1: ONTWERP- TRACÉBESLUIT (OTB) EN MILIEUEFFECTRAPPORT (MER)

Deze samenvatting gaat over het Ontwerp-Tracébesluit (OTB) en bijbehorend milieueffectrapport (MER) waarop u van 6 juli tot en met 16 augustus - onder de rijksnaam A2 Passage Maastricht - kunt reageren (zie ook inleiding op pagina 2). Het OTB/MER doorloopt een zienswijze-procedure overeenkomstig de Tracéwet, de Wet milieubeheer en de Algemene wet bestuursrecht. Op grond daarvan kunt u in deze periode kennis nemen van- en uw mening geven over de inhoud ervan.

Wanneer en waar inzien?

- a) Van 6 juli tot en met 16 augustus kunt u alle OTB/MER-stukken inzien bij:
- *Informatiecentrum A2 Maastricht*
President Rooseveltlaan 101
dinsdag en woensdag: 15.00 - 19.00 uur
Inlooptijden tijdens inspraak:
Dinsdag: 6*, 13, 20* en 27 juli, 3* en 10 augustus
Woensdag: 7, 14, 21 en 28 juli, 4 en 11 augustus
*Op dinsdag 6 juli, 20 juli en 3 augustus zijn specialisten aanwezig voor bijvoorbeeld vragen over geluid, natuur en tijdelijke bereikbaarheid.
 - *Gemeentehuis Maastricht*
Mosae Forum 10
maandag - woensdag: 8.30 - 17.00 uur
donderdag: 8.30 - 19.00 uur
vrijdag: 8.30 - 12.30 uur
 - *Het provinciehuis van Limburg in Maastricht*
Limburglaan 10
maandag - vrijdag: 9.00 - 17.00 uur
 - *Het kantoor van Rijkswaterstaat Limburg in Maastricht*
Avenue Ceramique 125
maandag - vrijdag: 7.00 - 17.30 uur
 - *De Stadsbibliotheek Maastricht*
Avenue Ceramique 50
dinsdag en donderdag: 10.30 - 19.00 uur
woensdag en vrijdag: 10.30 - 17.00 uur
zaterdag: 10.00 - 15.00 uur



Gestapelde tunnel

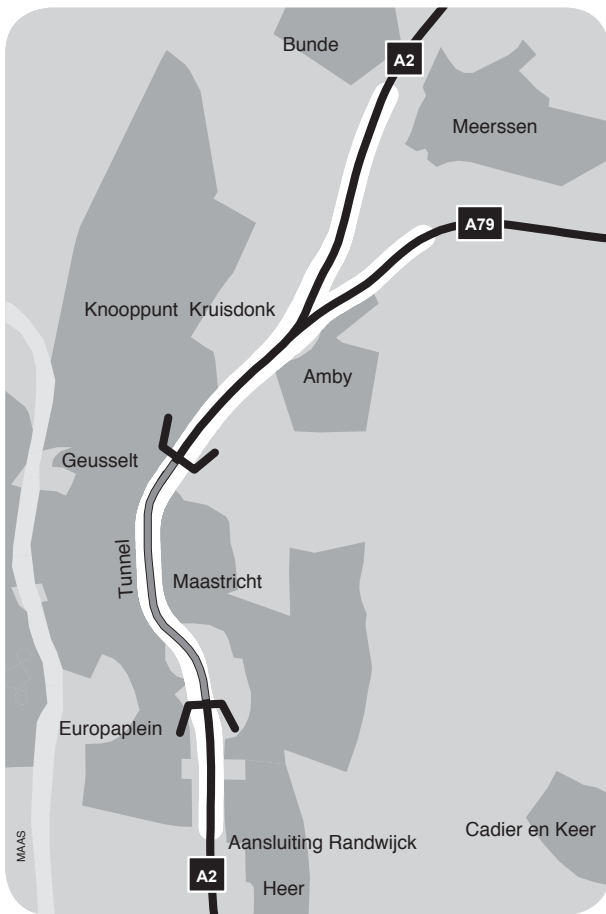
- *Gemeentehuis Meerssen*
Beekstraat 51
maandag - vrijdag: 9.00 - 12.00 uur
donderdagmiddag: 15.00 - 19.30 uur
- *Het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer in Den Haag*
Rijnstraat 8
maandag - vrijdag: 9.00 - 16.00 uur
- *Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat in Den Haag*
Plesmanweg 1-6
maandag - vrijdag: na telefonische afspraak via
070 - 339 33 69

b) Downloaden

Van het OTB/MER is deze voorliggende publieksvriendelijke samenvatting gemaakt met daarin de hoofdlijnen van het plan en de milieueffecten op onder meer verkeer, geluid, lucht, natuur en landschap. De samenvatting komt vanaf 6 juli op www.centrumpp.nl en www.a2maastricht.nl. De volledige OTB/MER-stukken omvatten zo'n 1.500 pagina's en zijn in de genoemde inzageperiode tevens te downloaden via www.centrumpp.nl.

c) Opvragen

Vanaf 6 juli tot en met 16 augustus kunt u een exemplaar van de publieksvriendelijke samenvatting aanvragen. Datzelfde geldt voor de volledige OTB/MER stukken (beperkte oplage) op cd-rom dan wel in klappers. Dit kan via 043 - 351 63 51 of info@a2maastricht.nl.



Zienschijzen waarop?

Het Ontwerp-Tracébesluit (zie bovenstaande schematische weergave) bevat onder meer de volgende onderwerpen:

- De ombouw van de bestaande Rijksweg A2 tussen knooppunt Kruisdonk en de aansluiting Randwijck 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.

Hoe reageren?

Het Centrum Publieksparticipatie begeleidt namens het Ministerie van Verkeer en Waterstaat de inspraak.

U kunt o.a. reageren via: www.a2maastricht.nl. U wordt doorgelinkt naar www.centrumpp.nl. Hier vindt u een digitaal reactieformulier. Reageren kan ook op de volgende manieren:

- Schriftelijk (uw zienschijze opsturen naar):
Centrum Publieksparticipatie
OTB/MER A2 Passage Maastricht
Postbus 30316
2500 GH Den Haag
- Mondeling: door met ondersteuning van een notulist het digitaal reactieformulier in te vullen tijdens de genoemde inloopdagen in het Informatiecentrum A2 Maastricht.

Om goed te kunnen nagaan of uw belangen zijn gewaarborgd, is er het Wegwijsoverzicht op pagina 42. Dit biedt een overzicht van onderwerpen waarop u kunt reageren. In voorliggende samenvatting kunt u op hoofdlijnen lezen wat de milieueffecten van het totale plan zijn voor verkeer, geluid, lucht, natuur, bodem en water, stad en landschap, sociale en economische aspecten, cultuurhistorie en archeologie, (tunnel)veiligheid en situatie tijdens de bouw. Ook op deze effecten kunt u reageren. Licht uw zienschijze bij voorkeur toe met argumenten.

Wat gebeurt met uw zienschijze?

Het Centrum Publieksparticipatie bundelt alle zienschijzen en maakt deze zonder namen en adressen via internet openbaar. De gebundelde zienschijzen kunt u in het najaar downloaden via www.centrumpp.nl. De antwoorden op de zienschijzen krijgt u per thema in de zogenaamde Nota van Antwoord. Deze wordt samen met het Tracébesluit (eind 2010) ter inzage gelegd. Wanneer u een zienschijze heeft ingediend, krijgt u hierover persoonlijk bericht.

Mede op basis van de zienschijzen zal de minister van Verkeer en Waterstaat, in overeenstemming met de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer het Tracébesluit vaststellen. Naar verwachting is dit eind 2010.

Het is mogelijk om binnen zes weken na bekendmaking beroep aan te tekenen tegen het Tracébesluit bij de afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State. Dit kan alleen als u direct belanghebbende bent en een zienschijze op het OTB/MER heeft ingediend. (Zie ook het processchema 'Procedures sinds 2004' op pagina 10).

VRAGEN OVER DE INHOUD VAN HET OTB/MER

Informatiecentrum A2 Maastricht

President Rooseveltlaan 101

6224 CH Maastricht

Telefoonnummer: 043 - 351 63 51

Website: www.a2maastricht.nl

Aangepaste openingstijden tijdens inspraak,

dinsdag en woensdag: 15.00 tot 19.00 uur.

Dinsdag: 6*, 13, 20* en 27 juli, 3* en 10 augustus

Woensdag: 7, 14, 21 en 28 juli, 4 en 11 augustus

*Op dinsdag 6 juli, 20 juli en 3 augustus zijn specialisten aanwezig voor bijvoorbeeld vragen over geluid, natuur en tijdelijke bereikbaarheid.

In het informatiecentrum liggen de OTB/MER-stukken ter inzage en vindt u onder meer een maquette en een film van het plan. U kunt ook een animatie van de bouwmethode bekijken. Loop gerust binnen, de koffie staat klaar.

Voor inlichtingen over de zienswijzeprocedure kunt u terecht bij het Centrum Publieksparticipatie via 070 - 456 96 03.



STAP 2: VOORUITBLIK OP ONTWERP-BESTEMMINGS- PLANNEN

De verschillende bestemmingsplannen binnen de gemeentelijke Ruimtelijke ordeningsprocedure - waarvoor de voorbereidingen in 2004 zijn gestart - zijn nodig voor nieuwbouw in de stad en de ontsluitingsweg naar bedrijventerrein Beatrixhaven. Voor zover bekend bij het ter perse gaan van deze samenvatting kunt u reageren van maandag 6 september tot en met maandag 18 oktober 2010.

In het Wegwijsoverzicht van voorliggende samenvatting (pagina 42) ziet u schematisch waarop u wanneer kunt reageren, onder welke procedure uw zienswijze valt en wie een besluit neemt over uw zienswijze. De onderwerpen die in het Tracébesluit A2 Passage Maastricht zijn opgenomen, worden één op één overgenomen in een bestemmingsplan.

Vanaf september 2010 ontvangt u uitleg over de inspraak op de Ontwerp-Bestemmingsplannen. Dit gebeurt o.a. via www.a2maastricht.nl, publicaties in De Ster en de nieuwsbrief Ma2stricht Actueel > Hoe > Besluitvorming.

WIE DOET WAT VOOR A2 MAASTRICHT?

Opdrachtgever voor de realisatie van A2 Maastricht zijn het Ministerie voor Verkeer en Waterstaat namens het Rijk en gemeente Maastricht.

In de Stuurgroep A2 Maastricht werken Rijks-waterstaat, gemeente Maastricht, Provincie Limburg en gemeente Meerssen samen.

Opdrachtnemer voor de realisatie van A2 Maastricht is het consortium Avenue2 dat onder meer bestaat uit Strukton en Ballast Nedam.

PROCESSHEMA 'PROCEDURES SINDS 2004'

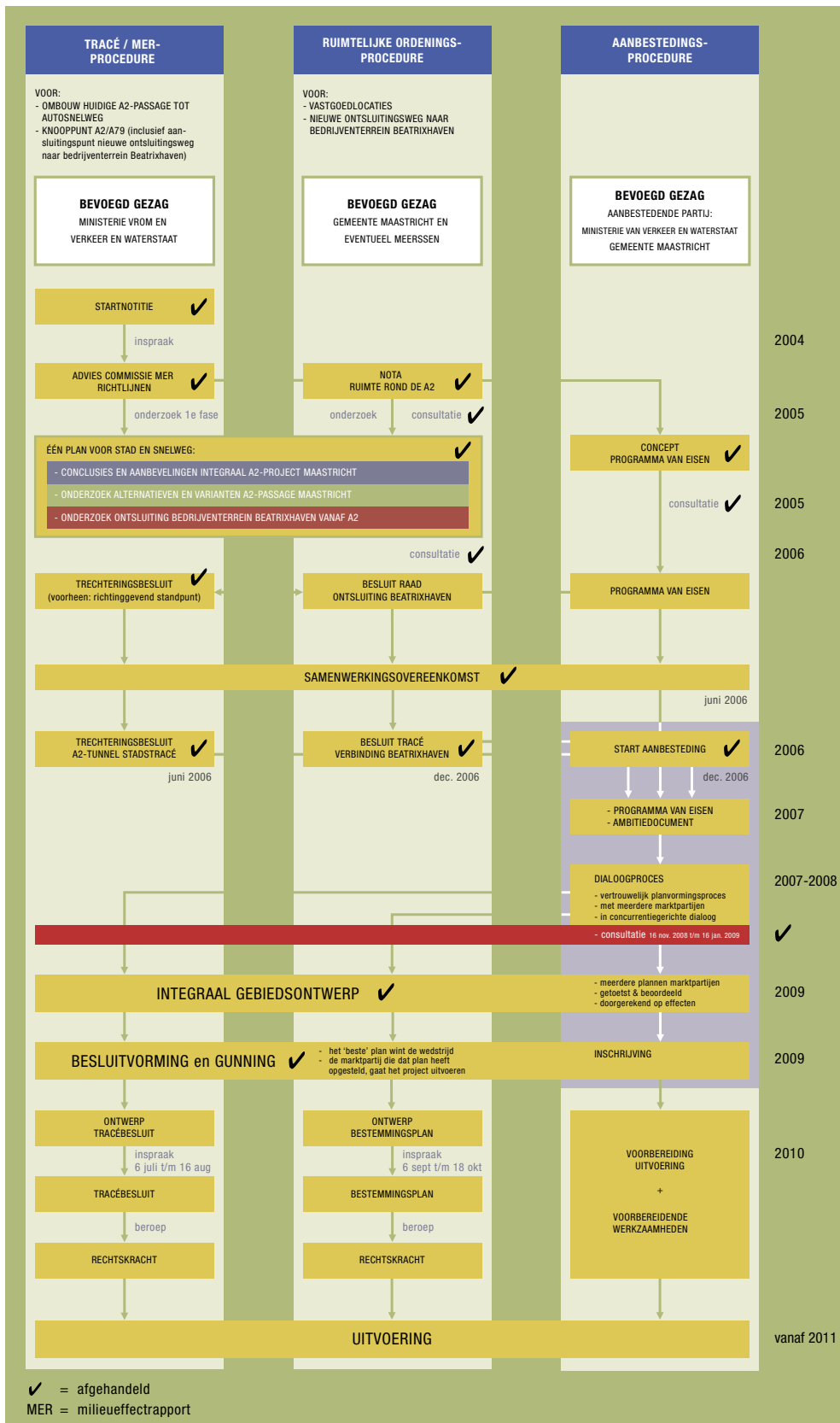
Het processchema op de volgende pagina laat zien welke procedures voor het totaalplan A2 Maastricht noodzakelijk zijn, welke stappen al zijn doorlopen en welke stappen nu worden genomen. Zie voor gedetailleerde informatie www.a2maastricht.nl.

Verkorte procedure Tracéwet

Voor A2 Passage Maastricht is een verkorte procedure van de Tracéwet van toepassing. Vanwege de Crisis- en herstelwet hoeft er geen trajectnota worden opgesteld. Het vanuit de Wet milieubeheer verplichte milieueffectrapport (MER) wordt in het geval van de A2 Passage Maastricht gekoppeld aan het Ontwerp-Tracébesluit (OTB). Voor A2 Passage Maastricht wordt in het milieueffectrapport (MER) alleen de effecten van het plan vergeleken met als er niets gebeurd in 2026 (de autonome situatie). Er is geen Meest Milieuvriendelijk Alternatief onderzocht. Deze aanpak is in overeenstemming met de Crisis- en Herstelwet, die van toepassing is op het Ontwerp-Tracébesluit voor A2 Passage Maastricht. Deze wet is op 31 maart 2010 in werking getreden.

Op basis van het advies van een onafhankelijke Gunningsadviescommissie heeft het bevoegd gezag in juni 2009 besloten dat de Groene Loper van Avenue2 het beste totaalplan is voor A2 Maastricht, dat verder zal worden uitgewerkt in een Ontwerp-Tracébesluit en de benodigde Ontwerp-Bestemmingsplannen. Overigens bleek uit het rapport van die Gunningsadviescommissie dat het plan de Groene Loper eveneens het beste scoorde op het thema milieu.

PROCESSHEMA: PROCEDURES SINDS 2004



Zie voor gedetailleerde informatie www.a2maastricht.nl > Hoe > Besluitvorming

BEGRIPPENLIJST

Autonome situatie

De situatie in 2026 als er niets gebeurt, dus als het plan A2 Passage Maastricht niet wordt uitgevoerd.

Belanghebbende/ 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.

Consortium Avenue2

Oprachtnemer voor de realisatie van A2 Maastricht. Avenue2 bestaat onder meer uit Strukton en Ballast Nedam.

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.

Hoofdwegennet (HWN)

Bestaat uit de rijkswegen A2 en A79.

MER

Milieueffectrapport

Onderliggend wegennet (OWN)

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

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'

Totaalplan voor stad en snelweg van het uitvoerende consortium Avenue2 dat invulling geeft aan wat in Rijkstermen heet het plan 'A2 Passage Maastricht'.

Parklaan

Langgerekte, intieme bomenlaan bovenop gestapelde tunnel. De parklaan is uitgevoerd in vijftig procent minder asfalt dan nu, mét prominent wandel- en fietstracé.

Plangebied

Het A2-gebied waar de verschillende besluiten zich op richten: de optelsom van de plangrenzen van OTB en bestemmingsplannen.

Een fietsbrug over de A2 zorgt voor een natuurlijke verbinding tussen de Landgoederenzone en de Geusselt.



2.

WAT HOUDT HET PLAN 'DE GROENE LOPER' IN?

Het totaalplan 'de Groene Loper' is de invulling van het uitvoerende consortium Avenue2 voor wat in Rijkstermen heet het plan 'A2 Passage Maastricht'. Wat houdt het plan de Groene Loper globaal in?

Gestapelde tunnel en parklaan

Het plan de Groene Loper voor de A2 Passage Maastricht maakt Maastricht weer één. De oost-west- en de noord-zuidverbindingen worden hersteld. Het plan verbindt Maastricht op een logische manier met de Landgoederenzone in het noorden en brengt de wijken in Maastricht-Oost dicht bij elkaar.

In het plan de Groene loper worden verkeersstromen in een vroegtijdig stadium, al buiten de stad, gescheiden. Kenmerkend voor het plan is de ondertunneling van de A2 door middel van een zogenoemde 'gestapelde' tunnel: een tunnel waarbij twee tunnels boven elkaar worden geplaatst. In de tunnel blijven de verkeersstromen doorgaand verkeer en bestemmingsverkeer van elkaar gescheiden. De onderste twee tunnelbuizen (2x2 rijbanen) zijn voor het doorgaand verkeer. De bovenste twee tunnelbuizen (2x2 rijbanen) zijn voor het bestemmingsverkeer voor Maastricht en omgeving.

Het hart van het plan de Groene Loper bevindt zich bovenop de tunnel. Op het dak van de tunnel komt een verkeersluwe parklaan: een groene laan die alle ruimte biedt aan wandelaars en fietsers. De parklaan verbindt de naastgelegen woonwijken en verbindt Maastricht met de Landgoederenzone.



DE GROENE LOPER OP HOOFDLIJNEN

De belangrijkste onderdelen van de Groene Loper zijn:

- Volledige verknoping van A2 en A79 (knooppunt Kruisdonk).
- Een nieuwe verbindingsweg tussen A2/A79 en bedrijventerrein Beatrixhaven.
- De Groene Loper verbindt de Landgoederenzone met de rest van de stad via een markante fietsbrug over de A2.
- Een gestapelde tunnel met 2x2 tunnelbuizen over een lengte van ongeveer 2,3 kilometer in de stad, waardoor bestemmingsverkeer gescheiden is van doorgaand verkeer.
- Op de tunnel een langgerekte, intieme bomenlaan en een rustige, sociaal veilige parklaan, alleen voor bestemmingsverkeer.
- Groen beboste stadsentrees Hertog van Brabant (De Geusselt) en Prinsbisschop van Luik (Europaplein).
- Een vastgoedplan met allure en flexibiliteit dat als vanzelfsprekend aansluit bij de aanwezige kwaliteit van de omgeving.
- Behoud van de architectonisch waardevolle Gemeenteflat aan het Koningsplein.
- Toepassing van beproefde bouwtechnieken met een goede bereikbaarheid tijdens de bouw: éénmalige omlegging van de A2.
- Een duurzame, toekomstvaste oplossing van de lucht- en geluidsproblematiek, o.a. door de lange tunnel, de versprongen tunnelmonden en de oostwaartse verlegging van de A2 bij Nazareth.

3.

VERKEER

In dit hoofdstuk leest u een samenvatting van hoofdstuk 2 en 8 uit het OTB en paragraaf 4.1 uit het MER. Het gaat om de effecten van het plan A2 Passage Maastricht op:

- De bereikbaarheid van de regio Maastricht.
- De verkeersdoorstroming op het hoofdwegennet en het onderliggend wegennet.
- De verkeersveiligheid.

Het plan A2 Passage Maastricht zorgt voor een goede verkeersdoorstroming van, naar en door Maastricht. De gestapelde tunnel vergroot de wegcapaciteit door de 2x2 rijbanen per tunnelbuis. Daarnaast scheidt het plan het bestemmingsverkeer en het doorgaand verkeer vroegtijdig (vóór Kruisdonk en vóór Europa-plein). Verder zorgt het ontwerp ervoor dat de lokale doorstroming naar en tussen de stadsdelen en wijken optimaliseert. In de wijken wordt het rustiger vanwege minder verkeer. Het plan verbetert de bereikbaarheid van de regio Maastricht en de verkeersveiligheid.

Bereikbaarheid van de regio Maastricht

Door de verbeterde doorstroming op de A2 is er sprake van een ontlasting van het onderliggend wegennet en een verbetering van de doorstroming op het hoofdwegennet. Hierdoor zijn er minder verkeersopstoppingen in de regio Maastricht. Het resultaat is een betere bereikbaarheid.

Verkeersdoorstroming op het hoofdwegennet: doorgaand verkeer

Door het plan A2 Passage Maastricht komen er aanzienlijk minder files voor op het hoofdwegennet dan nu het geval is. Een deel van de doorgaande weg A2 Maastricht komt ondergronds te liggen in de gestapelde tunnel. De wegcapaciteit wordt vergroot en het huidige oponthoud voor doorgaand verkeer door verkeerslichten is weg-

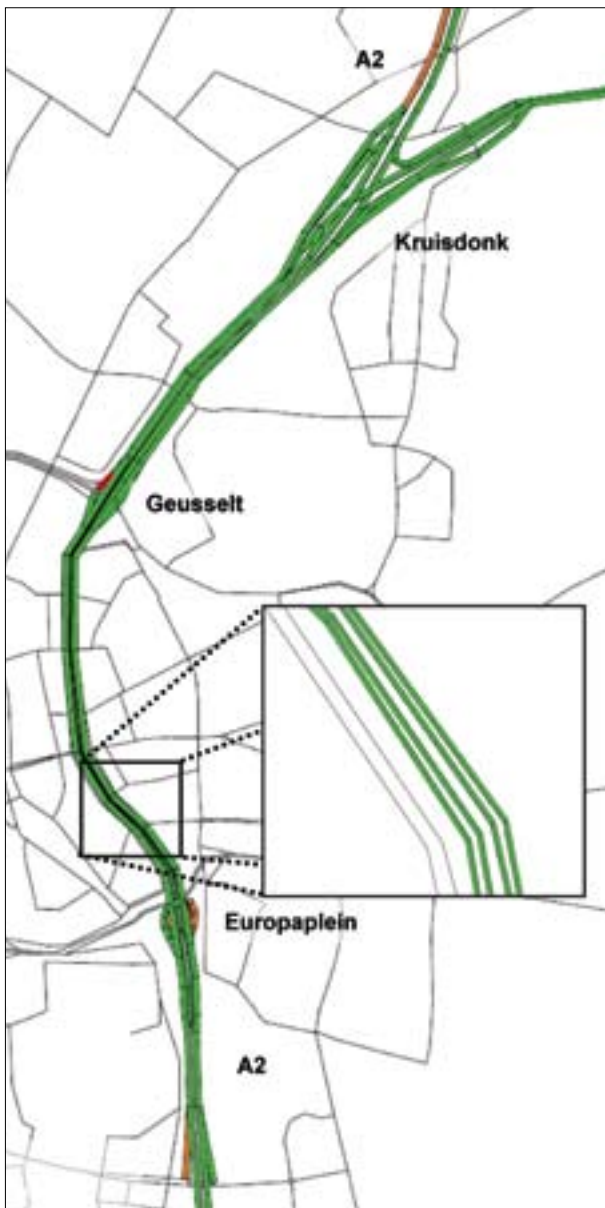
genomen. Al het doorgaand verkeer door de tunnel komt geen kruispunten met stoplichten meer tegen.

Voor alle wegvlakken van het hoofdwegennet is de verhouding tussen Intensiteit en Capaciteit (de zogenoemde I/C verhouding, zie kader) tijdens het spitsuur lager dan 0,8. Dit houdt in dat de kans op file klein is. Dit geldt ook voor de toe- en afritten met het autosnelwegennet A2/A79. In de tunnel is de kans op files voor doorgaand verkeer nog kleiner; de I/C verhouding varieert hier tijdens de spits tussen de 0,5 en de 0,6.

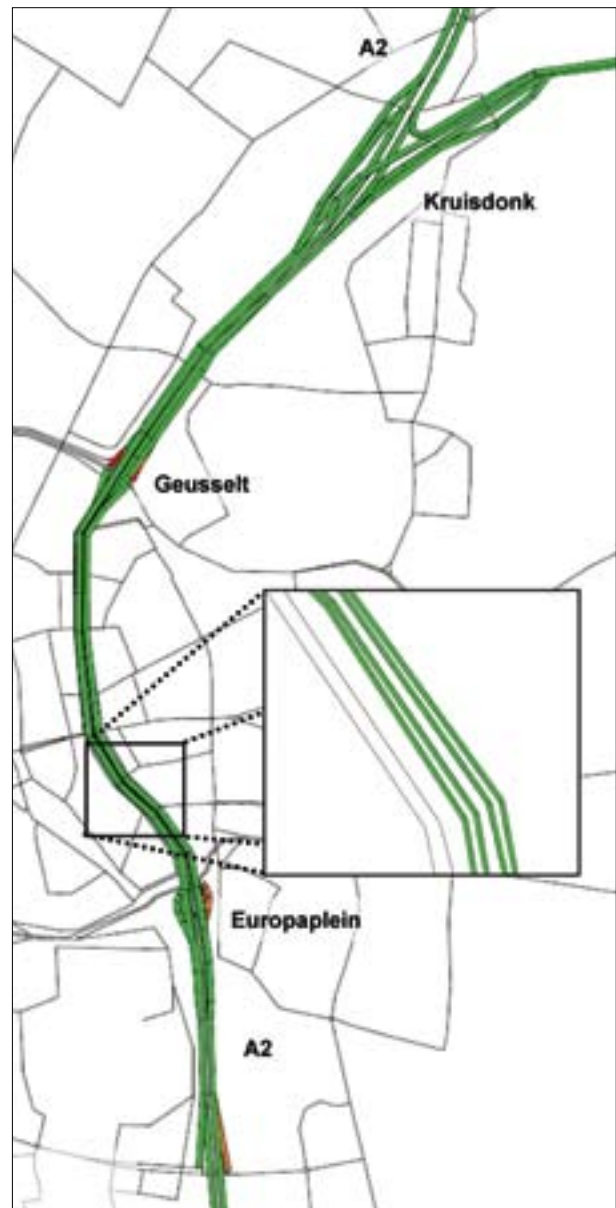
Huidige situatie A2/A79



Verhouding tussen Intensiteit en Capaciteit ochtend en avond



Ochtend, 2026 na realisatie A2 Passage Maastricht



Avond, 2026 na realisatie A2 Passage Maastricht

- Goede doorstroming ($I/C < 0,8$)
- Matige doorstroming ($I/C 0,8 - 0,9$)
- Slechte doorstroming ($I/C > 0,9$)



WAT IS DE I/C VERHOUDING?

De I/C verhouding geeft de verhouding weer tussen de Intensiteit (de hoeveelheid verkeer per tijdseenheid) van het verkeer en de Capaciteit van de weg (de hoeveelheid verkeer die een weg in diezelfde tijdseenheid kan verwerken).

- Is de I/C verhouding lager dan 0,8? Dan is de doorstroming goed, de kans op file is klein.
- Is de I/C verhouding tussen de 0,8 en 0,9? Dan is de doorstroming matig, er kan enige vertraging ontstaan.
- Is de I/C verhouding hoger dan 0,9? Dan is de doorstroming onvoldoende, er ontstaan dagelijks files.

Verkeersintensiteiten

	Jaar	Aantal voertuigen per etmaal
Verkeer A2 tussen Geusselt en Europaplein	2009	44.000
Verkeer A2 tussen Geusselt en Europaplein	2026 (autonoom, zonder tunnel*)	57.500
Verkeer parklaan	2026 plan**	3.000 – 7.000
Verkeer tunnel	2026 plan**	100.000

* zonder realisatie A2 Passage Maastricht

** na realisatie A2 Passage Maastricht

Verkeersdoorstroming op het onderliggend wegennet: bestemmingsverkeer

Voor het onderliggend wegennet is de verkeersafwikkeling bepaald aan de hand van de I/C verhouding, verlies-tijd per verreden kilometer en verzadigingsgraden van kruispunten. Het blijkt dat de verkeersafwikkeling op het onderliggend wegennet sterk verbetert.

Verkeersveiligheid

Ondanks dat er in 2026 naar verwachting meer verkeer zal rijden, zorgt het plan A2 Passage Maastricht ervoor dat de verkeersveiligheid verbetert. Het verkeer verplaatst zich namelijk van het onderliggend wegennet naar het veiliger ingerichte hoofdwegennet.

De parklaan op het tunneldak wordt verkeersluw. In de huidige situatie rijden er ongeveer 44.000 motorvoertuigen per etmaal tussen knooppunt Geusselt en Europaplein. Na de bouw van de tunnel rijden er op de verkeersluwe parklaan 3.000 tot maximaal 7.000 motorvoertuigen.

HOOFDWEGENNET EN ONDERLIGGEND WEGENNET UITGELEGD

Het hoofdwegennet bestaat uit de Rijkswegen A2 en A79. Het onderliggend wegennet bestaat uit alle andere wegen. De Rijksweg N2, het gedeelte van de A2 tussen knooppunt Geusselt en knooppunt Europaplein, hoort bij het onderliggend wegennet.

CONCLUSIE VERKEER

Het plan A2 Passage Maastricht zorgt voor:

- Een betere bereikbaarheid van de regio Maastricht.
- Een veel betere verkeersdoorstroming op het hoofdwegennet en het onderliggend wegennet.
- Een betere verkeersveiligheid.

4.

GELUID

In dit hoofdstuk leest u een samenvatting van hoofdstuk 4 uit het OTB en paragraaf 4.2 uit het MER. Het gaat om de effecten van het plan A2 Passage Maastricht op:

- Geluidsoverlast bij het hoofdwegennet en het onderliggend wegennet.
- Geluidsoverlast bij woningen.

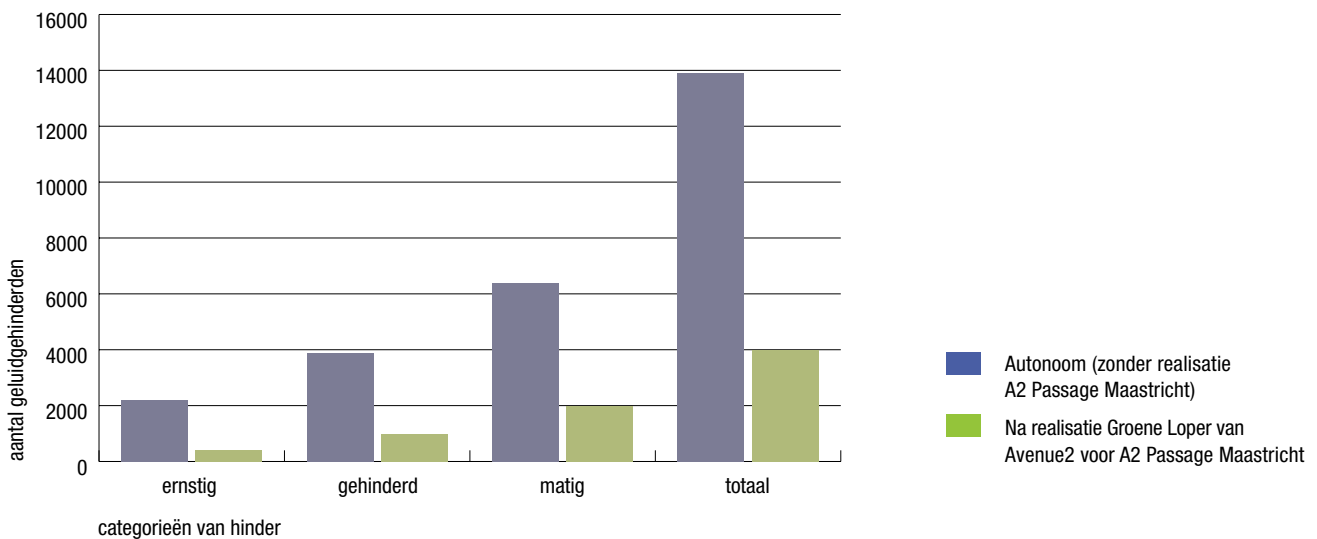
Door de ondertunneling van een groot deel van de A2, neemt de geluidsoverlast sterk af in de directe omgeving van de A2 en voor nagenoeg alle omliggende bebouwing. Ook in omliggende buurten neemt geluidsoverlast af, doordat een deel van het bestemmingsverkeer onder de grond wordt geleid. Er rijdt dus minder verkeer door de buurten.

Geluidsoverlast bij hoofdwegennet

Door het plan A2 Passage Maastricht neemt de geluidsoverlast bij het hoofdwegennet (A2/A79) sterk af. De parklaan die wordt aangelegd op het tunneldak wordt verkeersluw en daardoor veel stiller dan de huidige A2 Passage. Overige maatregelen in andere delen van het plangebied zorgen ervoor dat geluidsoverlast afneemt. Denk aan geluidsarm asfalt, het oostwaarts verleggen van de A2 op grotere afstand van woningen in Nazareth en het plaatsen van geluidsschermen.

Vanuit stedenbouwkundige en landschappelijke overwegingen, streeft het plan A2 Passage Maastricht een zo open mogelijk karakter na. Daarom worden er alleen bij Rothem en Amby geluidsschermen (zie pagina 21) geplaatst. Bij de Viaductweg komt een zogenoemde barriër die geluid tegenhoudt.

Aantal geluidgehinderden A2 en A79 in 2026



neroal

...immer e...e

Johann - Aluminium-Produkt



Verkeersgeluid bij onderliggend wegennet

Het plan A2 Passage Maastricht zorgt er ook voor dat het geluidsoverlast bij het onderliggend wegennet afneemt. Een groot deel van het bestemmingsverkeer gaat door de tunnel. Hierdoor neemt het aantal mensen in de omliggende buurten dat overlast heeft van geluid (geluidsgehinderden) af.

Geluidsbelaste woningen

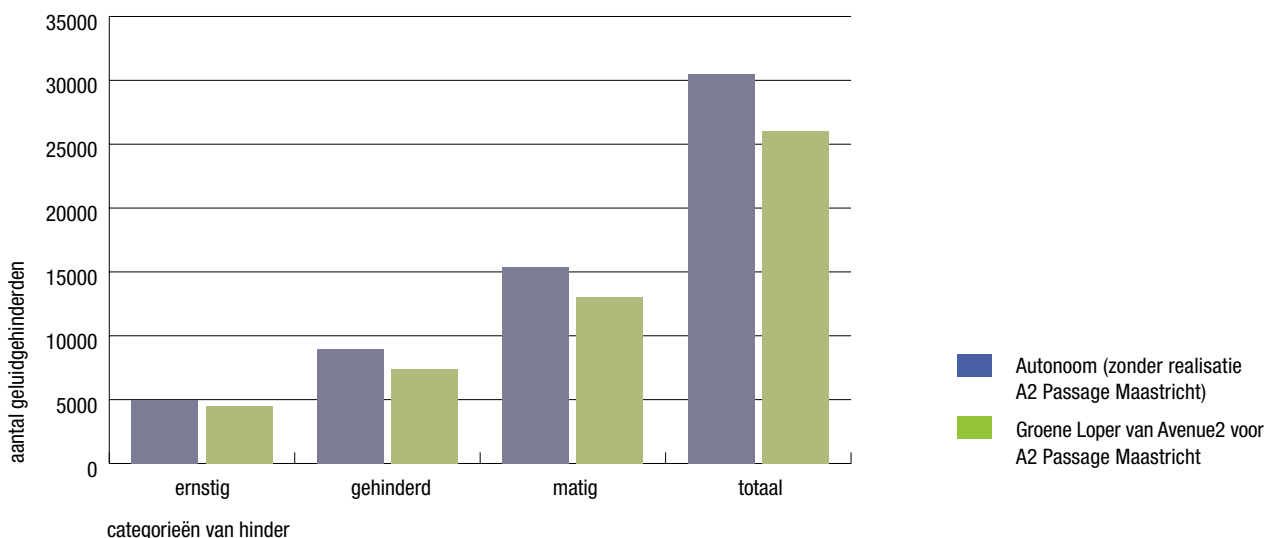
Door het plan A2 Passage Maastricht neemt bij de meeste woningen het geluidniveau af. Hiermee neemt het aantal geluidsbelaste woningen en het aantal mensen dat overlast van geluid heeft in sterke mate af. Na realisatie van het plan zijn er een aantal woningen waarbij de geluidbelasting niet of onvoldoende afneemt ten opzichte van de huidige situatie. Bij deze woningen zorgt eventueel gevelisolatie ervoor dat er aan de wettelijke grenswaarden wordt voldaan. De bewoners van deze woningen zijn voorafgaande aan de inspraak OTB/MER per brief geïnformeerd.

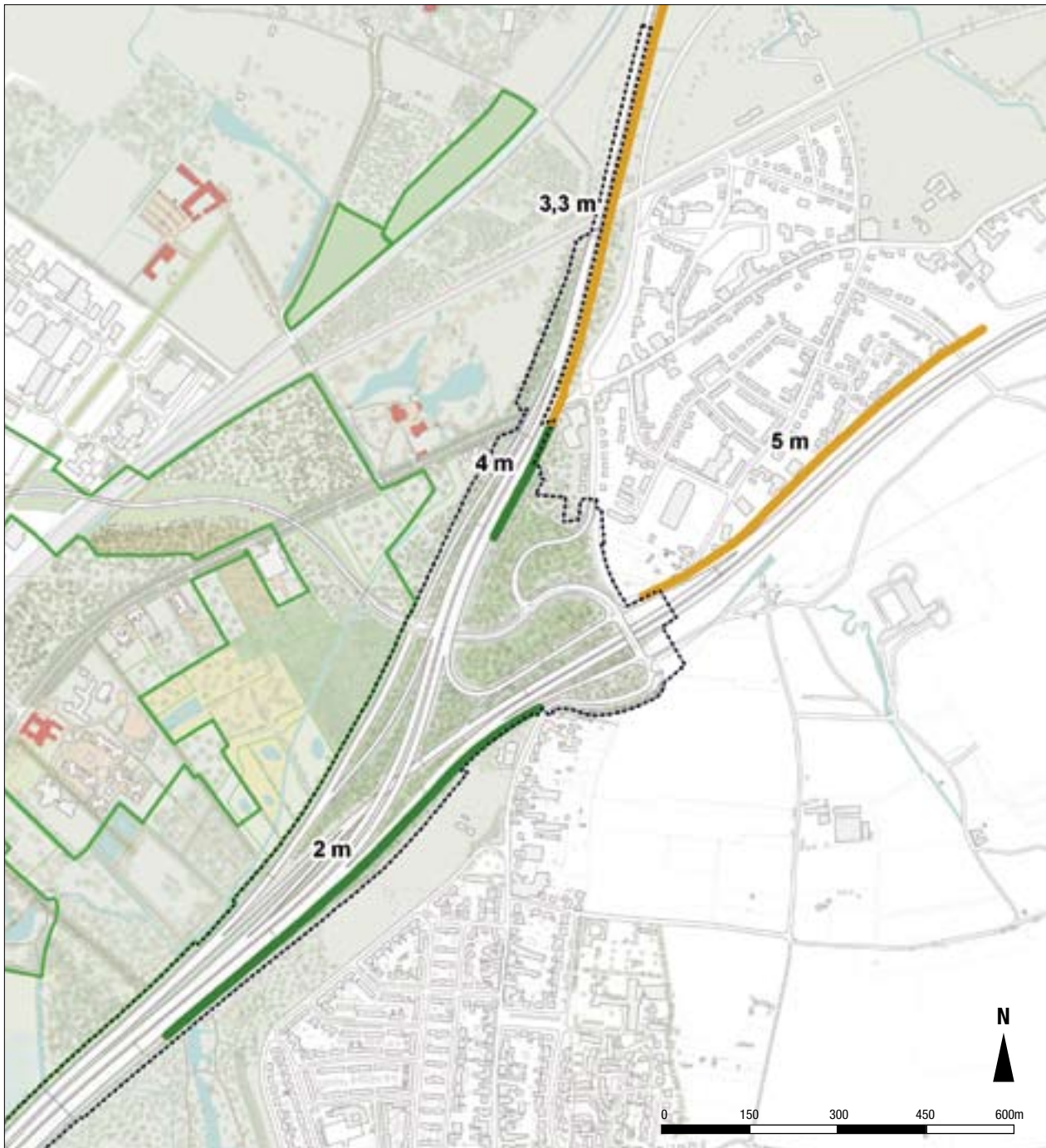
CONCLUSIE GELUID

Het plan A2 Passage Maastricht zorgt voor:

- Een sterke daling van geluidsoverlast bij het hoofdwegennet en een daling van geluidsoverlast van het onderliggend wegennet.
- Een sterke afname van het aantal woningen met geluidsoverlast, en hiermee het aantal mensen dat overlast heeft van geluid.
- Bij een aantal woningen neemt geluidsbelasting niet af, of onvoldoende af. Hier wordt eventueel gevelisolatie toegepast.

Aantal geluidgehinderden onderliggend wegennet (OWN) in 2026





Geluidsschermen

- Nieuw geluidsscherm
- Bestaand geluidsscherm
- Grens Ontwerp Tracébesluit
- Grens Bestemmingsplan Mariënwaard

5.

LUCHT

In dit hoofdstuk leest u een samenvatting van hoofdstuk 4 uit het OTB en paragraaf 4.3 uit het MER. Het gaat om de effecten van het plan A2 Passage Maastricht op:

- De luchtkwaliteit.

Het plan A2 Passage Maastricht verbetert de luchtkwaliteit in de directe omgeving van de huidige A2 passage. Dit komt grotendeels doordat van het huidige verkeer tussen Geusselt en Europaplein 80% onder de grond verdwijnt. Het plan voldoet aan de wet, omdat is aangetoond dat het past binnen het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Ook uit aanvullend onderzoek blijkt dat het plan voldoet aan alle wettelijke eisen voor luchtkwaliteit: bovenop de tunnel én bij de tunnelmonden, bij openstelling van de tunnel en in de verdere toekomst.

Wettelijk toets via Nationaal Samenwerkingsprogramma

In 2009 heeft het kabinet het NSL –het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit- vastgesteld. Dit NSL moet waarborgen dat nergens in Nederland grenswaarden voor luchtkwaliteit worden overschreden. Het plan A2 Passage Maastricht is opgenomen in en past binnen het NSL. Voor de wettelijk toets is het NSL leidend.

In Europa en Nederland gelden wettelijke regels voor de concentraties vervuilende stoffen in de lucht. Zo mogen de jaargemiddelde concentraties stikstofdioxide en fijn stof niet hoger zijn dan 40 microgram per kubieke meter ($\mu\text{g}/\text{m}^3$). Verder mag het daggemiddelde niveau fijn stof niet meer dan 35 dagen boven de $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ uitkomen. Deze normen gelden op alle plekken waar mensen kunnen verblijven (dus niet alleen bij woningen of scholen



LUCHTKWALITEIT UITGELEGD

Luchtkwaliteit wordt ondermeer uitgedrukt in concentraties stikstofdioxide en fijn stof. Stikstofdioxide (NO_2) is een gas. Fijn stof (PM_{10}) is een verzamelnaam voor kleine stofdeeltjes in de lucht. De concentraties stikstofdioxide komen met name van het verkeer. De concentratie fijn stof is voor ruim de helft van natuurlijke oorsprong en daardoor moeilijk te beïnvloeden door lokale maatregelen (Zie staafdiagrammen pagina 23). Zo komt in onze lucht van nature zeezout en bodemstof voor. Voor het overige deel zijn industrie, de landbouw, huishoudens en het verkeer bronnen van fijn stof. Voor verkeer ontstaan de stofdeeltjes enerzijds bij de verbranding van brandstof en anderzijds - in mindere mate - door slijtage van autobanden en het wegdek.

Luchtkwaliteit bij Nazareth, Gemeenteflat en hoek Philipsweg en St. Josephstraat

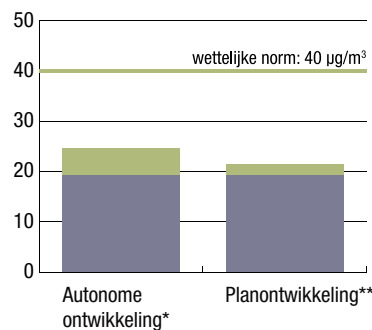
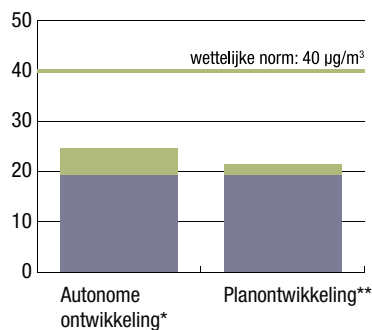
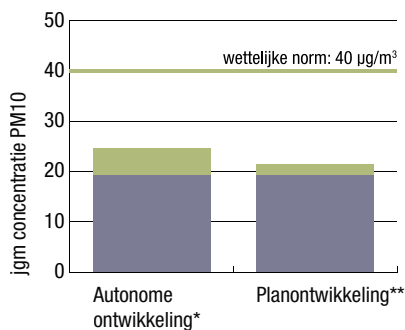


1. Nazareth, hoek viaductweg

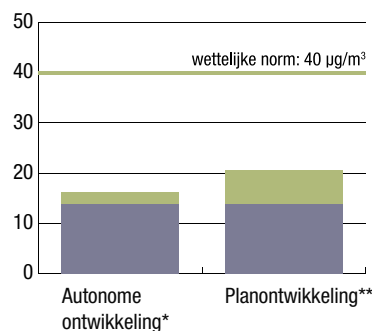
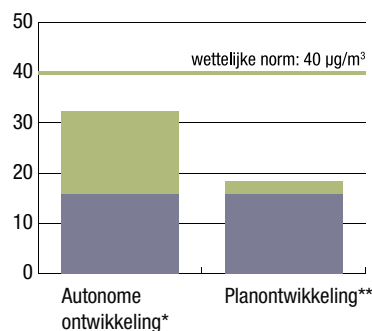
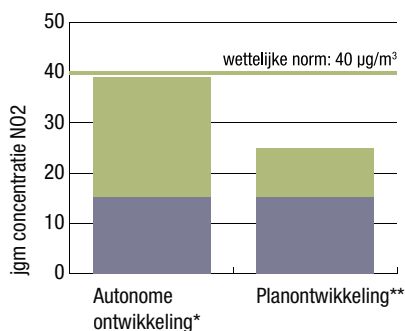
2. Gemeenteflat

3. Hoek Philipsweg en St Josephstraat

Fijn stof



Stikstofdioxide



- Achtergrond
- Bijdrage verkeer

* Zonder realisatie A2 Passage Maastricht
 ** Na realisatie A2 Passage Maastricht

maar ook langs de weg). De grenswaarden voor de jaargemiddelde concentratie van PM2.5 van 25 µg/m³, die wellicht vanaf 2015 gaat gelden, is niet getoetst: de wet laat dat nog niet toe en er zijn nog geen wettelijke regels om PM2.5 concentraties te berekenen.

Maatregelen luchtkwaliteit

De nieuwe tunnel zorgt voor een grote verbetering van de luchtkwaliteit in het gebied tussen de huidige knooppunten de Geusselt en het Europaplein. Omdat bij een tunnel de uitlaatgassen worden meegenomen door het verkeer, zal er bij de tunnelmonden voor het uitgaande verkeer lokaal een hogere concentratie stikstofdioxide en fijn stof zijn. Een aantal maatregelen, waaronder de versprongen tunnelmonden, zorgt ervoor dat ook bij de tunnelmonden wordt voldaan aan de voor deze stoffen geldende wettelijke grenswaarden. Bij knooppunt de Geusselt wordt verder door een meer oostwaartse verschuiving van de as van de A2 de afstand tussen de bron van de vervuiling en de woningen groter.

De route voor doorgaand verkeer krijgt verder een verdiepte ligging bij de knooppunten Geusselt en Europaplein. Hierdoor verspreidt de vervuiling zich minder zijwaarts naar woningen. Dit effect wordt versterkt doordat het doorgaande verkeer in het midden van het wegontwerp is gesitueerd en gescheiden wordt van het bestemmingsverkeer. De stroom met de grootste verkeersintensiteiten en het meest zware verkeer, komt daardoor verder van woningen te liggen.



CONCLUSIE LUCHT

Het plan A2 Passage Maastricht :

- Voldoet aan de wettelijke vereisten van het NSL.
- Realiseert overal - zowel bij de tunnelmonden als op andere locaties in Maastricht en Meerssen; zowel bij openstelling van de tunnel als in de navolgende jaren - lagere concentraties luchtverontreinigende stoffen dan de wettelijke grenswaarden.
- Vermindert bij bijna alle woningen en andere gevoelige bestemmingen de concentraties luchtverontreinigende stoffen ten opzichte van de autonome ontwikkeling zonder tunnel en ten opzichte van de huidige situatie.
- Verhoogt bij sommige woningen en gevoelige bestemmingen nabij de zuidelijke tunnelmonden de concentraties ten opzichte van de autonome ontwikkeling; echter niet ten opzichte van de huidige situatie. Na realisatie van de tunnel blijven de concentraties bij woningen en andere gevoelige bestemmingen lager dan in de huidige situatie.
- Overschrijdt op geen enkele bestemming grenswaarden. De gebieden waar een verbetering van de luchtkwaliteit optreedt, zijn groter dan de gebieden, met name bij de zuidelijke tunnelmond, waar een toename van concentraties is vastgesteld. In totaliteit leidt het plan tot een aanzienlijke verbetering van de luchtkwaliteit.

6.

NATUUR

In dit hoofdstuk leest u een samenvatting van hoofdstuk 5 uit het OTB en paragraaf 4.7 uit het MER. Het gaat om de effecten van het plan A2 Passage Maastricht op:

- Natuurgebieden.
- De Landgoederenzone.
- Diersoorten.

De ondertunneling van de A2 brengt de natuur terug in de stad en herstelt verbindingen. Door de groene, verkeersluwe parklaan kunnen bijvoorbeeld vogels, vleermuizen en mogelijk andere zoogdieren zich van noord naar zuid verplaatsen. Het plan vergroot ook het leefgebied van de kamsalamander in de Landgoederenzone. Daarnaast betreft het plan de Landgoederenzone bij de stad en versterkt het ecologische netwerk in dit gebied, bijvoorbeeld door zichtbaarheid van de beekloop van de Kanjel.

Natuurgebieden

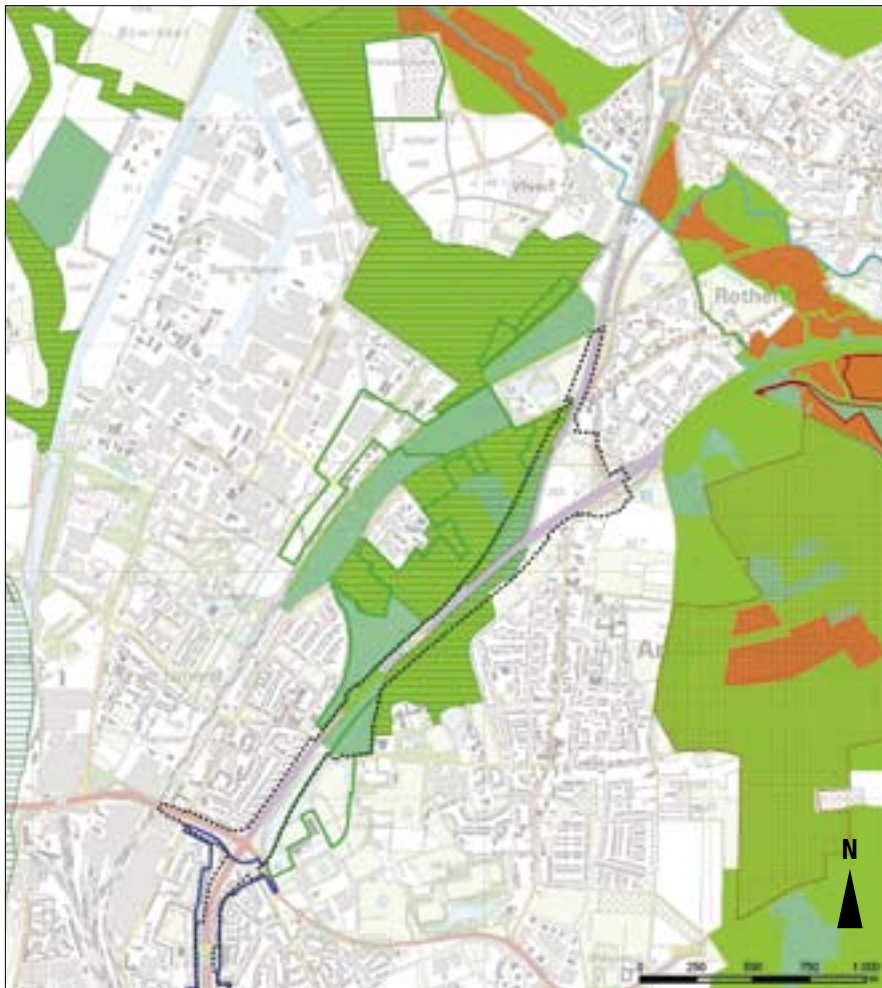
In de buurt van het plangebied zijn acht gebieden die onder Natura 2000 (een samenhangend Europees netwerk van beschermde natuurgebieden) of onder de Beschermde natuurmonumenten (Natuurbeschermingswet 1998) vallen. Voor geen van de betrokken gebieden worden significant negatieve effecten verwacht. Er is geen sprake van toename van geluidsbelasting. Ook andere effecten, zoals verontreiniging en verzilting, treden niet op. Zowel in de Natura 2000-gebieden als in de Beschermde natuurmonumenten is er sprake van een verwaarloosbare toename van stikstof dat via de lucht wordt aangevoerd (depositie genoemd). Dit leidt echter niet tot enig merkbaar of meetbaar effect op de acht natuurgebieden.

Landgoederenzone

De Landgoederenzone is gedeeltelijk opgenomen in de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) en de Provinciale Ontwikkelingszone Groen (POG). De (EHS) is het landelijke netwerk van gebieden waar de natuur voorrang heeft op de mens. De (POG) is de provinciale ecologische structuur die naast bestaande natuurgebieden gebieden voor nieuwe natuur en ecologische verbindingzones bevat. Het plan A2 Passage Maastricht is zo opgesteld, dat de aantasting van de EHS en de POG geminimaliseerd is. Er treedt desondanks enig gebiedsverlies op, maar dat wordt binnen en buiten het plangebied voldoende gecompenseerd. De maatregelen in het plan A2 Passage Maastricht komen overeen met de richtlijnen van de Provincie Limburg als bevoegd gezag voor EHS. Het plan versterkt het ecologische netwerk in de Landgoederenzone, bijvoorbeeld door de aanleg van extra fauna-passages.

De Landgoederenzone wordt met de stad verbonden door de Groene Loper met onder meer een fietstracé.

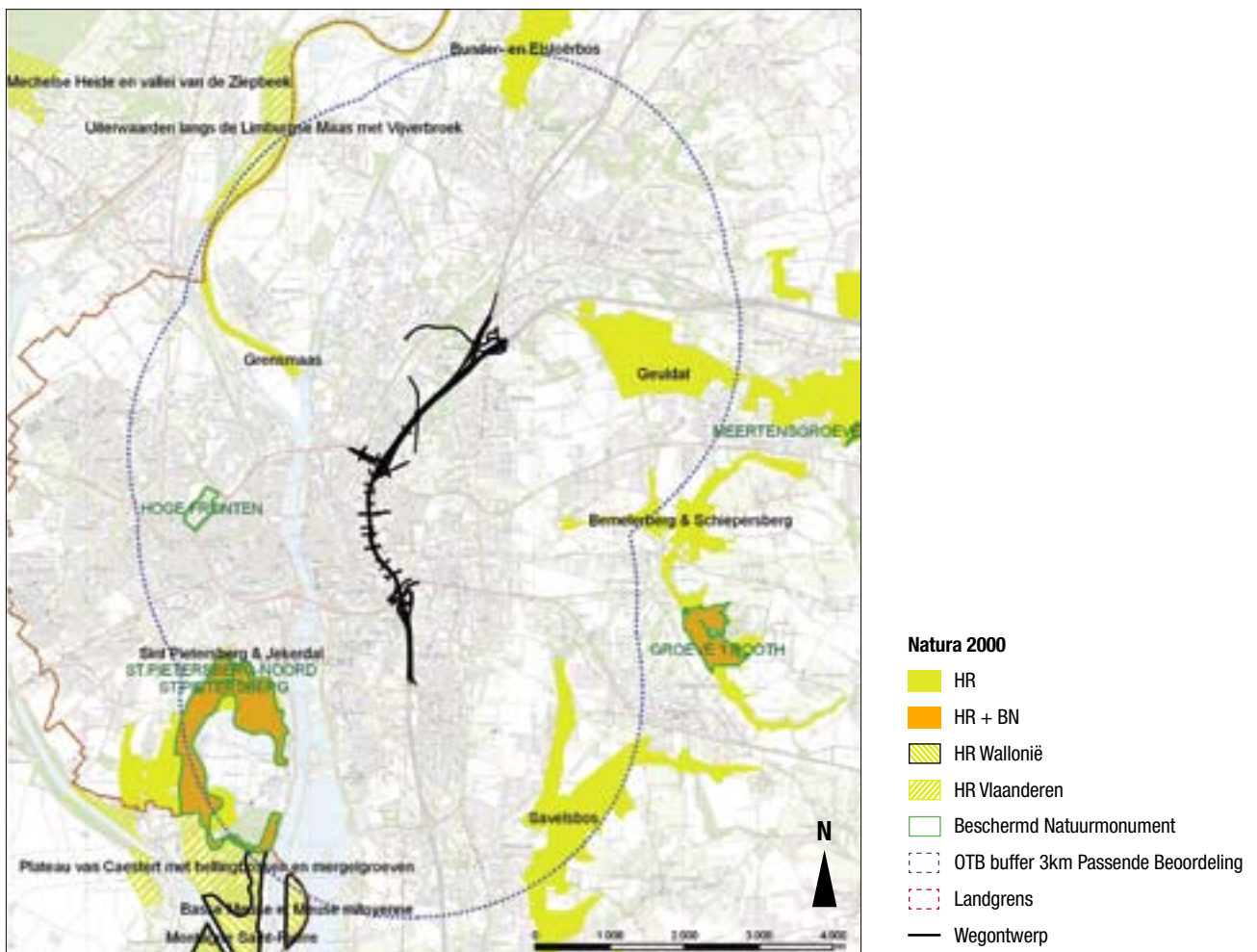




Ecologische Hoofdstructuur (EHS); landelijk netwerk van gebieden waar natuur voorrang heeft.
Provinciale Ontwikkelingszone Groen (POG); bevat nieuwe natuur en ecologische verbindingzones.

Planten en dieren

In en rondom het plangebied komen diverse beschermde plant- en diersoorten voor. Deze vallen onder de Flora- en Faunawet. Het plan A2 Passage Maastricht gaat zorgvuldig om met planten en dieren. Planten worden zo weinig mogelijk beschadigd en dieren zo weinig mogelijk verstoord. Het plan voldoet hiermee aan de algemene zorgplicht. Het plan compenseert natuur in de Landgoederenzone. Dit zorgt voor extra leefgebied voor dieren, zoals de kamsalamander. Door het aanleggen van faunapassages, zorgt het plan er bovendien voor dat bestaande barrières voor dieren (de A2 en de Meerssennerweg) worden opgeheven. Zo kunnen bijvoorbeeld dassen veilig de A2 oversteken. Het aantal verkeersslachtoffers neemt hierdoor af. Ook de parklaan draagt bij aan de verbinding van groepen dieren.



Natura 2000; een samenhangend Europees netwerk van beschermende natuurgebieden.

CONCLUSIE NATUUR

Door het plan A2 Passage Maastricht:

- Is de situatie voor de Ecologische Hoofdstructuur en de Provinciale Ontwikkelingszone Groen vergelijkbaar met de autonome situatie.
- Is de situatie voor de beschermde gebieden volgens Natura 2000 en de Natuurbeschermingswet 1998 vergelijkbaar met de autonome situatie.
- Verbeterd de situatie voor beschermde diersoorten volgens de Flora- en faunawet.
- Verbeterd het ecologische netwerk in de Landgoederenzone.

7.

WATER EN BODEM

In dit hoofdstuk leest u een samenvatting van hoofdstuk 7 uit het OTB en paragraaf 4.10 uit het MER. Het gaat om de effecten van het plan A2 Passage Maastricht op:

- Het grondwatersysteem.
- Het oppervlaktewatersysteem.
- De bodem.

Het plan A2 Passage Maastricht maakt gebruik van een effectief bewezen hevelconstructie. Hierdoor verandert het grondwaterpeil in het plangebied maximaal 20 centimeter. Het plan verbetert ook de kwaliteit van de bodem en het oppervlaktewater-systeem.

Grondwatersysteem

De hevelconstructie heeft als doel de bestaande grondwaterstromen op een duurzame en effectieve manier te beheersen. Het is een omleidingsstelsel voor grondwaterstromen bij de tunnel. De afstand tussen de buizen zal liggen tussen 50 en 100 meter. Door de hevelconstructie stijgt of daalt het grondwaterpeil in het plangebied maximaal 20 centimeter. De stijging van maximaal 20 centimeter heeft betrekking op de oostzijde van de tunnel. De daling van maximaal 20 centimeter op de westzijde van de tunnel. Daarnaast houdt de hevelconstructie de natuurlijke grondwaterstroom in stand.

Oppervlaktewatersysteem

Het plan A2 Passage Maastricht zorgt voor een verbetering van het oppervlaktewatersysteem. Enerzijds verbetert de kwaliteit van het oppervlaktewater, anderzijds verbetert de waterberging.

Kwaliteit oppervlaktewater

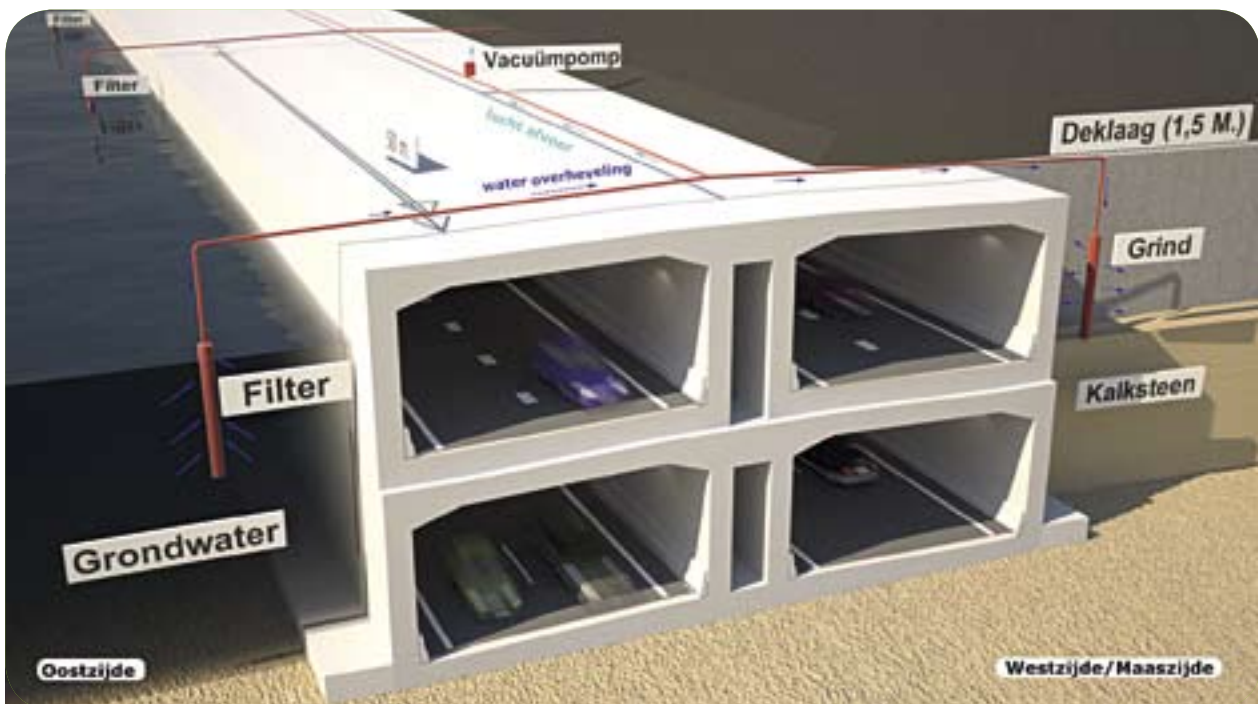
De kwaliteit van het oppervlaktewater verbetert door een aantal maatregelen. De Geusseltvijver verschuift iets in oostelijke richting en wordt iets kleiner. De kwaliteit van de vijverbodem wordt hierbij onderzocht en indien nodig wordt de grond schoongemaakt (gesaneerd). Daarnaast wordt het rioolstelsel langs de tunnel aangepast. Hierdoor komt er minder vuil uit het riool in de Geusseltvijver. Ook in het noordelijke deel van het plangebied zorgt het plan A2 Passage Maastricht voor verbetering van het oppervlaktewater. De Kanjel wordt door de Landgoederenzone geleid en komt daarmee verder van de A2 te liggen. Langs de A2 komen bermsloten. Hierdoor stroomt regenwater van de A2, in meer of mindere mate verontreinigd door het verkeer, niet meer direct in de Kanjel. Het natuurlijke systeem van bodempassage zuivert dan eerst het grootste deel van het water.

Waterberging

Het plan A2 Passage Maastricht zorgt voor een toekomstbestendige waterberging, die pieken in het watersysteem door zware regenval opvangt. Bij de voormalige wielersbaan bij de Geusselt komt een waterberging als buffer voor de Fontein en Tapgraaf. De bermsloten langs A2 zorgen ervoor dat overstromend regenwater geleidelijk de Kanjel instroomt. De kans op overstromingen vermindert hierdoor.

Bodem

Het plan A2 Passage Maastricht verbetert de bodemkwaliteit. Verontreinigde grond wordt zoveel mogelijk herschikt in het gebied. Ook de kwaliteit van het grondwater verbetert. Bestaand verontreinigd grondwater verdwijnt namelijk grotendeels door bemaling in de bouwkuip voor de tunnelaanleg.



HOE WERKT DE HEVELCONSTRUCTIE?

Over het tunneldak komen op regelmatige afstanden buizen te liggen. Het water komt aan de oostzijde van de tunnel de buizen in en gaat er aan de westzijde van de tunnel weer uit. Het grondwater wordt éénmaal aangezogen door middel van een vacuümpomp. Het systeem functioneert dan verder automatisch. Het natuurlijke grondwaterverschil zorgt ervoor dat het water blijft stromen. Een monitoringssysteem controleert dit proces.

CONCLUSIE WATER EN BODEM

Het plan A2 Passage Maastricht zorgt ervoor dat:

- Het grondwatersysteem niet verandert ten opzichte van de autonome situatie zonder tunnel.
- Het oppervlaktewatersysteem en de kwaliteit van het oppervlaktewater verbetert.
- De bodemkwaliteit verbetert.

8.

STAD EN LANDSCHAP EN SOCIALE EN ECONOMISCHE ASPECTEN

In dit hoofdstuk leest u een samenvatting van hoofdstuk 6 uit het OTB en paragraaf 4.6 en 4.8 uit het MER. Het gaat om de effecten van het plan A2 Passage Maastricht op:

- Stad en landschap.
- Sociale en economische aspecten.

Het plan A2 Passage Maastricht brengt de natuur terug in de stad en herstelt de verbindingen in Maastricht Oost. De huidige A2-zone is nu een barrière, maar wordt een verbindende ruimte voor de omliggende wijken. Het plan koppelt de stad met de omgeving (landschappelijk gebied) en verbindt landgoederen. Maastricht wordt één geheel en wordt beter bereikbaar.

Stad en landschap

Het plan A2 Passage Maastricht verbetert de relatie tussen stad en landschap. Dit komt onder andere door het verbindende effect van de parklaan. Ook de toevoeging van gevarieerde bebouwing bij de parklaan en de structurering van de bebouwing bij de stadsentrees de Geusselt en Europaplein dragen hieraan bij. Daarnaast past het plan de infrastructuur voor de snelweg optimaal in het landschap in en voegt het infrastructuur toe in de vorm van de nieuwe ontsluitingsweg naar bedrijventerrein Beatrixhaven in het noordelijk deel van het plangebied. Deze ontsluitingsweg leidt tot een betere bereikbaarheid van het bedrijventerrein. De verbeterde inrichting van de infrastructuur komt ten goede aan de visuele beleving voor bewoners en weggebruikers.

Sociale en economische aspecten

Het doel om de barrière van de A2 te slechten, wordt binnen het plan A2 Passage Maastricht volledig bereikt. Het aantal oost-westverbindingen voor autoverkeer én het aantal verbindingen voor langzaam verkeer verdubbelt. De barrièrewerking van de A2 in de stad neemt af en de toegankelijkheid in het noordelijk deel van het plangebied neemt toe. Binnen het plan wordt bebouwing gesloopt (zie pagina 41). De impact hiervan kunnen mensen voor hun persoonlijke situatie als zeer negatief ervaren. Het plan A2 Passage Maastricht leidt voor het hele plangebied echter tot een nieuwe kwaliteit van de stedelijke leefomgeving.

CONCLUSIE STAD EN LANDSCHAP EN SOCIALE EN ECONOMISCHE ASPECTEN

Het plan A2 Passage Maastricht:

- Heft de barrièrewerking van de huidige A2-zone op.
- Verbetert de stedelijke omgeving bij de tunnel.
- Verbetert de toegankelijkheid van het noordelijk deel van het plangebied.



9.

CULTUURHISTORIE EN ARCHEOLOGIE

In dit hoofdstuk leest u een samenvatting van hoofdstuk 6 uit het OTB en paragraaf 4.8 en 4.9 uit het MER. Het gaat om de effecten van het plan A2 Passage Maastricht op:

- Cultuurhistorie.
- Archeologie.

Cultureel erfgoed is met aandacht verwerkt in het plan A2 Passage Maastricht. De Gemeenteflat aan het Koningsplein blijft behouden en ook andere, waardevolle cultuurhistorische objecten komen na de realisatie van het plan beter tot hun recht. Qua archeologie worden er zo weinig mogelijk vindplaatsen verstoord. Vindplaatsen die niet te behouden zijn, worden archeologisch opgegraven. De informatie over de vindplaats wordt zorgvuldig gedocumenteerd. Hierdoor blijft archeologische kennis behouden.

Cultuurhistorie

Door de ondertunneling en de voorgenomen herinrichting van het plangebied, worden geen waardevolle cultuurhistorische en bouwkundige elementen aangetast of vernietigd. De verwachte effecten van het plan A2 Passage Maastricht zijn juist positief te noemen. Door de ondertunneling valt de visuele verstoring door de A2 namelijk weg. De aanleg van de ontsluitingsweg naar de Beatrixhaven door de Landgoederenzone heeft een minder positief cultuurhistorisch effect op de samenhang van de landgoederen. Daar staat tegenover dat de enigszins verwaarloosde Landgoederenzone in haar geheel wordt opgeknapt. Het plan verbindt de bestaande landgoederen met elkaar en met de stad. Het totale effect op de Landgoederenzone is dan ook positief.

Archeologie

De nieuwe A2 doorkruist geen archeologische monumenten (Archeologische Monumenten kaart (AMK)-terreinen genoemd). Naar verwachting hebben grote delen van het plangebied een hoge of middelhoge archeologische waarde. In de Landgoederenzone bevinden zich zes plaatsen waar archeologische vondsten zijn gedaan uit de IJzertijd tot de vroege Middeleeuwen. Hier wordt verder onderzoek naar gedaan. Voor de realisatie van het plan worden er zo weinig mogelijk archeologische vindplaatsen verstoord. Waar vindplaatsen toch niet te behouden zijn, worden deze archeologisch opgegraven. De informatie over de vindplaats, zoals structuren en laagte van de bodem, wordt zorgvuldig gedocumenteerd. Hierdoor blijft archeologische kennis behouden. Deze maatregelen zijn conform wet- en regelgeving voor duurzame borging van archeologie.

CONCLUSIE CULTUURHISTORIE EN ARCHEOLOGIE

Door het plan A2 Passage Maastricht:

- Verbetert de cultuurhistorie.
- Zullen er hoogstwaarschijnlijk opgravingen van archeologische resten plaatsvinden. Archeologische kennis wordt gedocumenteerd en blijft zo behouden.

An aerial photograph of a city landscape. In the foreground, a multi-lane highway curves through a green area. The middle ground is dominated by a large, dense forest. In the background, a city with various buildings and structures is visible under a clear sky.

WAT ZIJN CULTUURHISTORISCHE ELEMENTEN?

Cultuurhistorische elementen zijn bijvoorbeeld bouwkundige elementen, zoals Rijks- en/of gemeentelijke monumenten of landgoederen. Denk bijvoorbeeld aan de Gemeenteflat van architect F. Dingemans, de Onze Lieve Vrouwe van Lourdeskerk of de landgoederen in de Landgoederenzone. Ook kunnen gebieden als cultuurhistorisch worden aangemerkt, zoals snelwegpanorama's, beschermde stads- en dorpsgezichten of landschappen.

PLAATSgebonden RISICO EN GROEPSRISICO

Externe veiligheid wordt uitgedrukt in twee termen, namelijk: het Plaatsgebonden Risico en het Groepsrisico. Het Plaatsgebonden Risico geeft de kans op een ongeval met gevaarlijke stoffen weer. Het Groepsrisico maakt de kans op slachtoffers door hetzelfde ongeval met gevaarlijke stoffen inzichtelijk. Het Plaatsgebonden Risico wordt getoetst aan een grenswaarde. Het Groepsrisico wordt getoetst aan een oriëntatiewaarde.



10.

EXTERNE VEILIGHEID

In dit hoofdstuk leest u een samenvatting van hoofdstuk 4 uit het OTB en paragraaf 4.4 uit het MER. Het gaat om de effecten van de A2 Passage Maastricht op:

- Externe veiligheid.

De externe veiligheid beschrijft specifiek de risico's die ontstaan bij transport van gevaarlijke stoffen. Uit veiligheidsonderzoek blijkt dat het plan A2 Passage Maastricht overal voldoet aan de wettelijke normen voor externe veiligheid.

Veiligheid A2 en hoge druk gasleiding

Voor het externe veiligheidsonderzoek zijn twee punten van belang: het totale A2-tracé (van Knooppunt Kruisdonk tot en met de stadsentree Europaplein) en de hoge druk gasleiding. Deze gasleiding kruist het tracé en wordt verplaatst.

A2

De ondertunneling van een deel van de A2 zorgt in het algemeen voor een betere verkeersveiligheid. De kans op een ongeval met gevaarlijke stoffen verandert niet. In vergelijking met de situatie dat er geen tunnel wordt aangelegd, neemt bij de tunnelmonden de kans op slachtoffers als gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen iets toe. Bij het hele A2-tracé blijft de kans op een ongeval met gevaarlijke stoffen en de kans op slachtoffers echter onder de wettelijke waarden.

Hoge drukgasleiding

De verlegging van de gasleiding heeft geen effect op de eventuele kans op een ongeval. Omdat de gasleiding iets dichter langs de flatgebouwen van Nazareth komt te liggen, neemt de kans op slachtoffers bij een ongeval iets toe. Desalniettemin blijft de kans op slachtoffers ruim onder de oriëntatiewaarde.

CONCLUSIE EXTERNE VEILIGHEID

Het plan A2 Passage Maastricht zorgt ervoor dat:

- Het Plaatsgebonden Risico (kans op een ongeval met gevaarlijke stoffen) voor de A2 en de gasleiding niet verandert.
- Het Groepsrisico (kans op slachtoffers door een ongeval met gevaarlijke stoffen) voor de A2 en de gasleiding onder de oriëntatiewaarde blijft.

11.

TUNNELVEILIGHEID

In dit hoofdstuk leest u een samenvatting van hoofdstuk 9 uit het OTB en paragraaf 4.5 uit het MER. Het gaat om:

- De tunnelveiligheid.

Er geldt specifieke wet- en regelgeving voor de veiligheid in tunnels. In het zogenoemde Tunnelveiligheidsplan is aangegeven op welke wijze is aangetoond dat de gestapelde tunnel, voorzien van de benodigde veiligheidsvoorzieningen, veilig kan worden uitgevoerd binnen het ruimtebeslag dat is opgenomen in het Ontwerp-Tracébesluit.

Tunnelontwerp

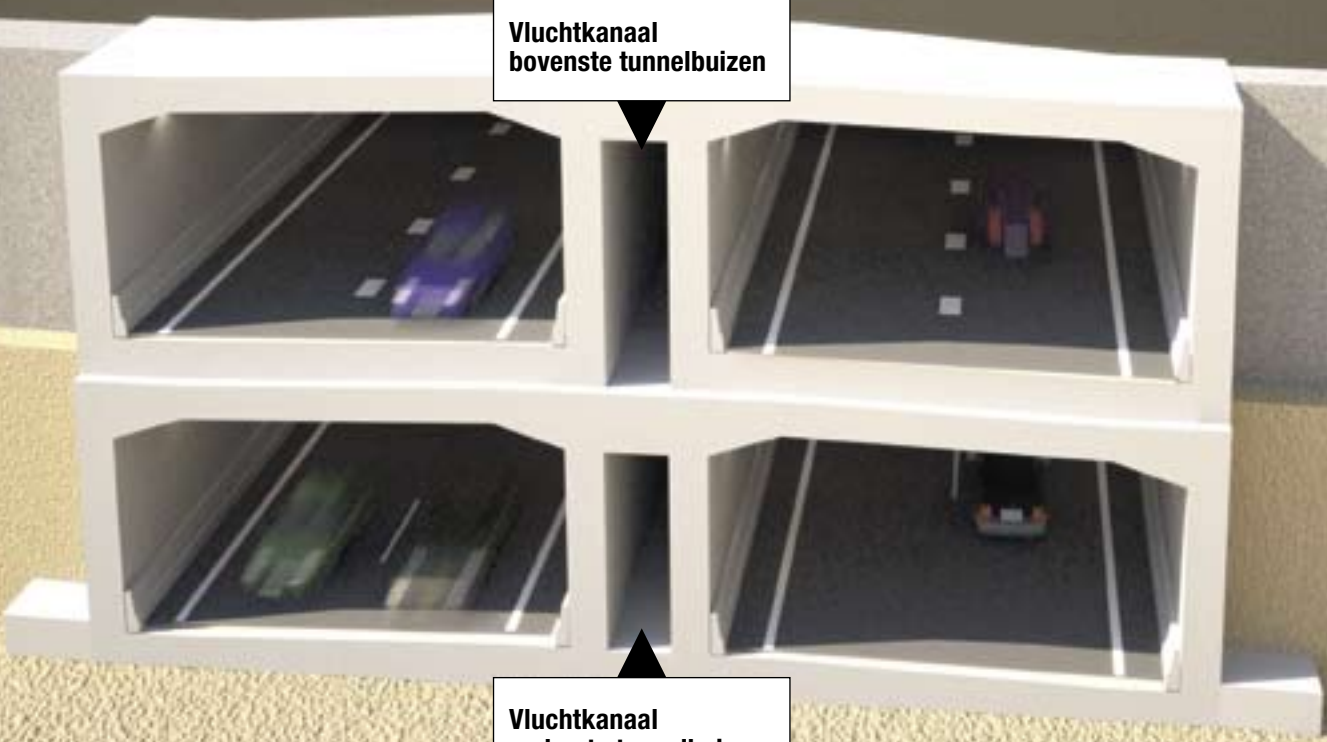
Het ontwerp van de tunnel is gericht op een veilige en ongestoorde doorstroming van het verkeer. Bijzondere aandacht is besteed aan een veilig wegontwerp bij de tunnel in- en uitgangen. De tunnel krijgt per laag een vluchtkanaal met vluchtdeuren om de 100 meter voor een veilige vluchtroute. Verder wordt de tunnel voorzien van 24-uurs camerabewaking, ventilatoren, verkeerssystemen die de doorstroming monitoren, detectiesystemen, brandmelders, hulpposten, een luidsprekerinstallatie, noodstroomvoorziening en brandblusvoorzieningen. Vlak vóór en na de tunnel komen calamiteitendoorsteekers en er komt een uitgebreide signalering. In de verdere uitwerking van het plan worden in samenspraak met politie, brandweer en ambulancediensten maatregelen en verdere voorzieningen ontwikkeld. De Commissie Tunnelveiligheid heeft hierover een positief advies gegeven.

CONCLUSIE TUNNEL-VEILIGHEID

- Er is een veilige dubbellaags tunnel te realiseren binnen het voorziene ruimtebeslag in het Ontwerp-Tracébesluit.



**Vluchtkanaal
bovenste tunnelbuizen**



**Vluchtkanaal
onderste tunnelbuizen**

12.

SITUATIE TIJDENS DE BOUW

Voor de realisatie van de A2 Passage Maastricht zal met name de bouw van de tunnel impact hebben op de omgeving. De bouw van de tunnel duurt volgens de huidige inzichten 5 jaar. In de loop van 2011 starten de voorbereidende werkzaamheden. In 2012 start de bouw van de tunnel en eind 2016 is de tunnel gereed. De ontsluiting van de Beatrixhaven, de bouw van het vastgoed en de realisatie van andere onderdelen van de Groene Loper zullen relatief minder impact hebben. In dit hoofdstuk leest u de belangrijkste gevolgen van de bouw en de maatregelen die hiervoor genomen worden.

Tot een minimum beperkt

Tijdens de bouw wordt hinder voor omwonenden en andere belanghebbenden zoveel mogelijk tot een minimum beperkt. In de aanpak staan vier pijlers centraal, namelijk:

- *Slim bouwen en faseren*
Door het bouwproces slim aan te pakken, vanuit het oogpunt van de weggebruiker, omwonenden en andere belanghebbenden, wordt in een vroeg stadium rekening gehouden met mogelijke hinder van de bouw. Ook worden er maatregelen getroffen om hinder tot een minimum te beperken.
- *Verkeersmanagement*
Met informatieborden langs de wegen wordt de automobilist begeleid in het maken van routekeuzes. Het verkeer bij knelpunten vermindert hierdoor.
- *Mobiliteitsmanagement*
In overleg met het stadsbrede Mobiliteitsmanagement Maastricht (MMM) wordt geprobeerd mensen afgewogen keuzes te laten maken in hun mobiliteit. In samenwerking met overheden, bedrijven en

belangenorganisaties worden afspraken gemaakt over gedeeld autogebruik, reistijden en vervoerskeuze (OV of fiets in plaats van auto).

- *Communicatie*

Er wordt zo goed mogelijk gecommuniceerd richting belanghebbenden via:

- Een informatiecentrum A2 Maastricht, President Rooseveltlaan 101
- 1-loket voor informatie en klachten: telefoon: 043 - 351 63 51
E-mail: info@a2maastricht.nl
www.a2maastricht.nl
- www.maastrichtbereikbaar.nl voor stadsbrede verkeersinformatie
- Heldere eenduidige bebording
- Informatiebijeenkomsten
- Bijdragen aan bewoners- en bedrijvenplatforms
- Persoonlijke communicatie met direct belanghebbenden

Tijdelijke N2

Tijdens de bouw van de tunnel wordt het verkeer omgeleid via de tijdelijke N2. Voor het thema 'hinder vanwege de tijdelijke N2' bestaat er geen wettelijk kader. Er zijn berekeningen gemaakt voor de geluid- en luchthinder en externe veiligheid in de tijdelijke situatie. Deze zijn vergeleken met de huidige situatie. Op basis van deze berekeningen zijn maatregelen beschreven.

Op hoofdlijnen heeft de gehele bouwperiode de volgende impact op het verkeer:

- Verlegging N2: de tijdelijke N2 komt voornamelijk aan de westzijde (maaskant) te liggen, vlak naast de



Figuur 1: impressie tijdelijk N2 (grijs) en huidige N2 (rood)

- huidige N2, tussen de kruispunten De Geusselt en Europaplein (zie figuur 1). De tijdelijke weg heeft 2x2 rijstroken en dezelfde capaciteit als de huidige N2. De snelheid blijft 50 kilometer per uur.
- Koude doorsteken en bruggen voor langzaam verkeer: de aansluitingen met de Voltastraat en de Scharnerweg (gelegen tussen de aansluitingen Geusselt en Europaplein) worden uitgerust als koude doorsteek voor het gemotoriseerd verkeer. Dat wil zeggen dat afslaande bewegingen niet mogelijk zijn. Als oversteekvoorziening voor het langzaam verkeer worden fiets- en voetgangersbruggen geplaatst of gecombineerd aangebracht met de brug voor gemotoriseerd verkeer. Sommige oversteekvoorzieningen worden geschikt voor minder-validen.
 - Ombouw Geusselt: gedurende de bouwperiode wordt het kruispunt verschoven met behoud van de huidige capaciteit. Het aantal opstelstroken blijft gehandhaafd.
 - Ombouw Europaplein: de aansluiting Europaplein wordt teruggebracht naar een half klaverblad.
 - Bouwverkeer: Gedurende de gehele bouwperiode worden onder andere graafwerkzaamheden en betonstortingen verricht. Hierdoor is het aantal bewegingen van zwaar vrachtverkeer aanzienlijk. Er wordt naar gestreefd om zo min mogelijk in- en uitvoegend bouwverkeer te hebben. Er worden in principe geen in- en uitvoegers voor bouwverkeer gerealiseerd aan de verlegde N2 om de doorstroming van deze weg zo hoog mogelijk te houden (zie figuur 2). Het bouw-



Figuur 2: duidelijke scheiding van tijdelijke N2 (gele banen) en werkverkeer voor de tunnel (grijze baan)

verkeer zal in noordelijke richting gebruik maken van het voormalig A2-tracé. In zuidelijke richting wordt meegereden op de verlegde N2. Alleen ter hoogte van Europaplein, Geusselt en Kruisdonk zal het bouwverkeer in- en uit voegen van de A2 en verlegde N2.

Bereikbaarheid

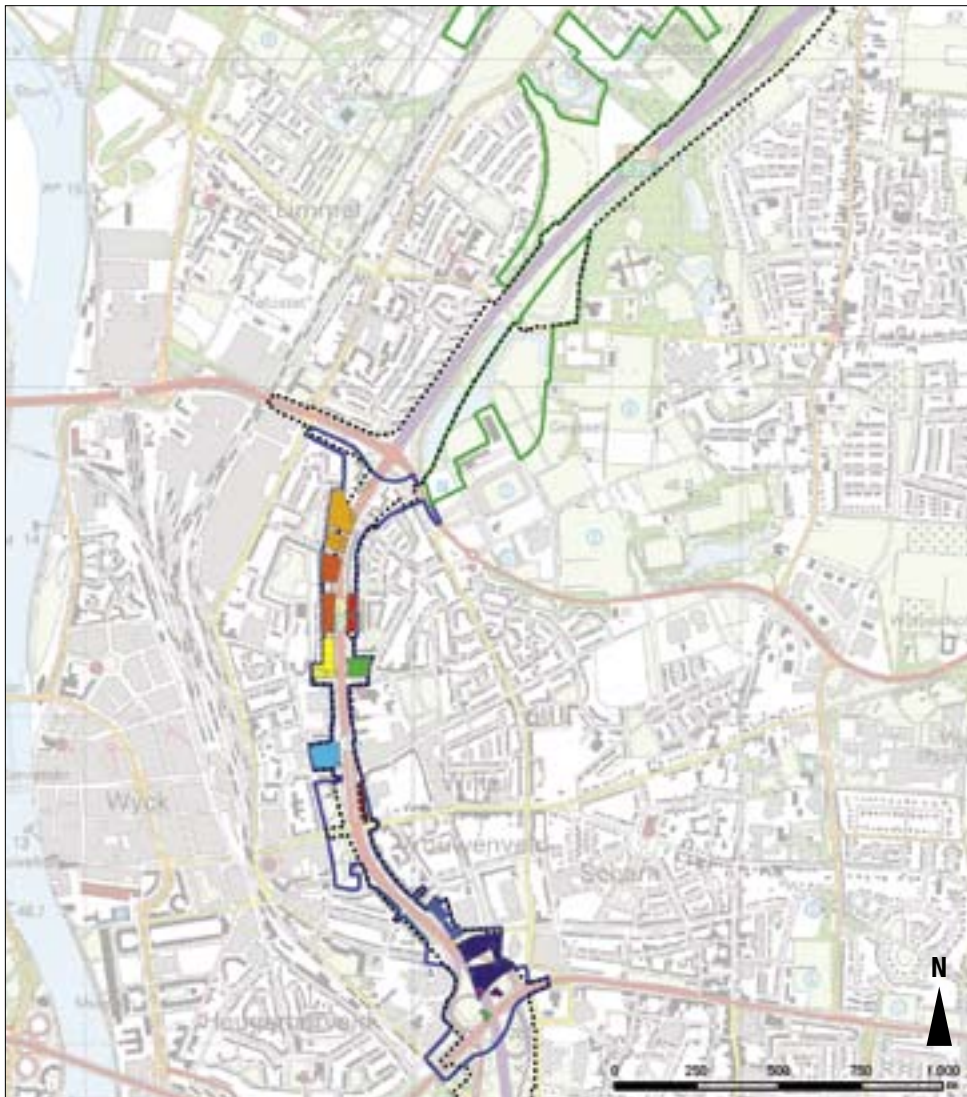
De bouw van de tunnel zal nauwelijks effect hebben op de capaciteit van het hoofd- en onderliggend wegennet. Voor een zo optimaal mogelijke doorstroming wordt nauw samengewerkt met het stadsbrede Mobiliteitsmanagement Maastricht (MMM).

Bereikbaarheid hulpdiensten

Om de bereikbaarheid in geval van calamiteiten te kunnen garanderen, komt er een verkeersmanagementplan. Dit behandelt de veiligheid van de weggebruikers en de bereikbaarheid voor de hulpdiensten. Het verkeersmanagementplan wordt besproken met alle betrokken partijen.

Verkeersveiligheid

Veiligheid vormt een belangrijk onderdeel bij planvorming. Op basis van onderzoek blijkt dat de bouwwerkzaamheden slechts beperkt invloed zullen hebben op de verkeersveiligheid. De infrastructuur voldoet aan de richtlijnen voor werk in uitvoering (CROW 96a en 96b). Er worden maatregelen getroffen om de verkeersveiligheid te waarborgen.



Vastgoedprogramma (wonen)

Fasering start

- 1-1-2010
- 1-1-2016
- 1-1-2017
- 1-1-2018
- 1-1-2019
- 1-1-2020
- 1-1-2021
- 1-1-2022
- 1-1-2023
- 1-1-2024
- 1-1-2026
- 1-1-2027

- Grens Ontwerp Tracébesluit
- Grens Bestemmingsplan Mariënwaard
- Grens Bestemmingsplan Traverse

Tijdelijke geluidsvoorzieningen

De verandering van geluidshinder tijdens de tijdelijke N2 is onderzocht ten opzichte van de huidige situatie (2010). Voor een aantal woningen verslechtert de geluidssituatie tijdens de bouw. Om dit aantal woningen te minimaliseren, wordt het traject voorzien van geluidsarm asfalt en een geluiddichte barrier van 1 meter hoog aan de oostzijde van de oostelijke rijbaan en aan de westzijde van de westelijke rijbaan.

Aanvullende maatregelen

Voor een aantal woningen zijn aanvullende maatregelen getroffen om de geluidsoverlast verder te minimaliseren. Geluidsschermen van 3 meter hoog worden geplaatst tussen:

- Het knooppunt de Geusselt en de Voltastraat (west- en oostzijde, 400 m).
- In de periode 2012-2016: de Scharnerweg en het knooppunt Europaplein (westzijde, 450 meter).
- In 2016: het Oranjeplein en het knooppunt Europaplein (oostzijde, 450 meter).

De twee laatstgenoemde schermen staan er niet tegelijkertijd. In het laatste jaar van het bouwproces wordt ter hoogte van het Europaplein de tijdelijke weg naar het oosten verschoven. Voor deze periode wordt het scherm van de west- naar de oostzijde verplaatst.

Na het treffen van de bovengenoemde maatregelen blijven 3 woningen en 1 school (bovenste verdieping, zuidzijde) over met een ongunstige beoordeling. Voor de

woningen zullen verdergaande maatregelen worden uitgewerkt om deze gevolgen tot een aanvaardbaar niveau te verminderen. In overleg met de school zal naar een passende oplossing worden gezocht, afhankelijk van de functie en het gebruik van de betreffende etage.

Lucht

De gevolgen van de tijdelijke weg voor de jaargemiddelde concentraties stikstofdioxide (NO₂) en de jaar- en etmaalgemiddelde concentraties fijn stof (PM₁₀) zijn onderzocht ten opzichte van de huidige situatie (2010). Voor de jaargemiddelde concentraties stikstof leidt dat voor de jaren 2015 en 2016 tot een ongunstige beoordeling bij de volgende woningen:

- Kasteel Hillenraadstraat (4 huurwoningen).
- Nassaulaan (24 huurwoningen).
- Sibemaweg (1 school).

Voor de woningen zullen in overleg met de bewoners maatregelen worden uitgewerkt om daar de negatieve gevolgen tot een aanvaardbaar niveau te verminderen. Voor de school zijn het vooral de lokalen het dichtst bij de Nassaulaan, die op de meest gevoelige locatie liggen. Voor de lokalen waar leerlingen en leerkrachten gedurende de hele schooldag verblijven en voor de lokalen waar fysieke inspanningen moeten worden geleverd, wordt in overleg met de school naar een passende oplossing gezocht (bijvoorbeeld tijdelijk vervangende lokalen).

Ten aanzien van fijn stof (PM₁₀) zijn er geen ongunstige beoordelingen.

Externe veiligheid

Tijdens de bouw verandert de kans op een ongeval met gevaarlijke stoffen niet ten opzichte van de huidige situatie. De kans op slachtoffers door een ongeval met gevaarlijke stoffen neemt zelfs iets af. Dit komt doordat er een aantal gebouwen wordt gesloopt en er hierdoor minder mensen dichtbij de A2 wonen.

Sloop vastgoed

In het OTB is opgenomen dat circa 440 appartementen worden gesloopt, met name in het noordelijk deel van het tunneltracé. Na de realisatie van het plan komen er 1.135 woningen voor terug. Op het bedrijventerrein

Beatrixhaven worden enkele bedrijfspannen gesloopt ten behoeve van de ontsluitingsweg. De sloop vindt grotendeels plaats direct bij of kort na de start van de werkzaamheden, zodat er ruimte voor de tijdelijke en nieuwe infrastructuur ontstaat.

Naast de 440 appartementen die vanuit het OTB worden gesloopt, worden er nog circa 60 woningen vanuit het Ontwerp-Bestemmingsplan gesloopt. In totaal moeten er dus circa 500 woningen worden gesloopt voor de realisatie van het totaalplan voor A2 Maastricht.

Trillingen

Uit onderzoek blijkt dat, met een aantal maatregelen, de kans klein is dat er hinder of schade optreedt als gevolg van trillingen. Dit geldt zowel voor trillingen door verkeer door de omgelegde N2, als voor trillingen door het trekken van damwanden voor de aanleg van de tunnel. Voor de zekerheid worden tijdens de bouw een aantal locaties gemonitord. Dit gaat om de President Rooseveltlaan, de ANWB-flat en de Gemeenteflat. Vooraf wordt o.a. op deze locaties een 0-meting uitgevoerd. Indien toch hinder of schade optreedt als gevolg van trillingen, worden er maatregelen genomen.

MEER WETEN?

Wilt u meer weten? In het hoofdstuk 'Totaalplan voor A2 Maastricht' in deze uitgave op pagina 4 leest u waar u de volledige OTB/MER-rapporten kunt inzien of opvragen.

Voor meer informatie kunt u ook contact opnemen met:

Informatiecentrum A2 Maastricht
President Rooseveltlaan 101
6224 CH Maastricht
043 - 351 63 51
www.a2maastricht.nl

WEGWIJS: ONDER WELKE PROCEDURE VALT UW ZIENSWIJZE?

Groene Loper voor A2 Maastricht: Integraal Gebiedsontwerp voor stad én snelweg

Waarop kunt u reageren?	Wie beslist over uw reactie?	Onder welke procedure valt uw zienswijze?	
Wat zijn de onderwerpen van de ter visie legging?	Wie is het bevoegd gezag voor uw zienswijzen op het Ontwerp-Tracébesluit?	Rijk	
		Stap 1 6 juli t/m 16 augustus 2010	
		Ontwerp-Tracébesluit/MER (milieueffectrapport) A2 Passage Maastricht	
A2 (infrastructuur)			
1	Snelwegafrit Beatrixhaven	Minister van Verkeer en Waterstaat	x
2	Knooppunt Kruisdonk	Minister van Verkeer en Waterstaat	x
3	Aansluiting Geusselt	Minister van Verkeer en Waterstaat	x
4	Tunneltracé (voor parklaan zie 'Overige infrastructuur')	Minister van Verkeer en Waterstaat	x
5	Aansluiting Europaplein	Minister van Verkeer en Waterstaat	x
6	Aansluiting Randwijk	Minister van Verkeer en Waterstaat	x
7	Aansluiting Bunde (A79)	Minister van Verkeer en Waterstaat	x
8	Verbindingsweg A2/A79	Minister van Verkeer en Waterstaat	x
Overige infrastructuur			
9	Beatrixhavenweg		
10	Ambyerweg	Minister van Verkeer en Waterstaat	x
11	Ambyerstraat-noord (verleggen)	Minister van Verkeer en Waterstaat	x
12	Severenstraat (verleggen)	Minister van Verkeer en Waterstaat	x
13	Viaductweg (aanpassen)	Minister van Verkeer en Waterstaat	x
14	Terblijerweg (aanpassen)	Minister van Verkeer en Waterstaat	x
15	J.F. Kennedysingel/Akersteenweg (aanpassen)	Minister van Verkeer en Waterstaat	x
16	Fietsbrug Ambyerweg	Minister van Verkeer en Waterstaat	x
17	Groene Loper (langzaam verkeerverbinding Landgoederenzone - Maastricht)	Minister van Verkeer en Waterstaat	x (fietsbrug A2)
18	Onderdoorgang Nazareth/Wyckerpoort langzaam verkeer	Minister van Verkeer en Waterstaat	x
19	Fietstunnel Geusselt	Minister van Verkeer en Waterstaat	x
Kunstwerken			
20	Viaduct Kruisdonk	Minister van Verkeer en Waterstaat	x
21	Viaduct Kruisdonk A2/A79	Minister van Verkeer en Waterstaat	x
22	Onderdoorgang Severenstraat	Minister van Verkeer en Waterstaat	x
23	Viaduct Viaductweg zuid	Minister van Verkeer en Waterstaat	x
24	Viaduct Viaductweg noord	Minister van Verkeer en Waterstaat	x
25	Onderdoorgang Geusselt	Minister van Verkeer en Waterstaat	x
26	Viaduct aansluiting A2 Europaplein	Minister van Verkeer en Waterstaat	x
27	Fietslus Europaplein		
Andere bouwwerken			
	Geluidwerende voorzieningen	Minister van Verkeer en Waterstaat	x
	Dienstgebouwen tunnel	Minister van Verkeer en Waterstaat	x
	Bouwwerken tunnel	Minister van Verkeer en Waterstaat	x
Tijdelijke werken			
	Tijdelijke N2	Minister van Verkeer en Waterstaat	x
	Tijdelijke fiets/voetgangersbruggen	Minister van Verkeer en Waterstaat	x
	Tijdelijke kabels en leidingen	Minister van Verkeer en Waterstaat	x
	Tijdelijke geluidwerende voorzieningen	Minister van Verkeer en Waterstaat	x
	Tijdelijke bouwterreinen	Minister van Verkeer en Waterstaat	x
Vastgoed			
	Vastgoed A2 Traverse: woningen, kantoren en kleine bedrijvigheid		
	Vastgoed Beatrixhaven: bedrijven nabij bedrijventerrein Beatrixhaven		

Gemeente			Wie beslist over uw reacties?
Stap 2 6 september t/m 18 oktober 2010		Stap 3 Overname Tracébesluit-onderwerpen in bestemmingsplan: 2011	Wie is het bevoegd gezag voor uw zienswijzen op de Ontwerp-bestemmingsplannen?
Ontwerp-Bestemmingsplan A2 Traverse	Ontwerp-Bestemmingsplan Mariënwaard	Ontwerp-Bestemmingsplannen Noord & Zuid (2011)	
		overnemen uit TB/MER	
		overnemen uit TB/MER	
		overnemen uit TB/MER	
overnemen uit OTB/MER			Gemeenteraad Maastricht
overnemen uit OTB/MER		overnemen uit TB/MER	Gemeenteraad Maastricht
		overnemen uit TB/MER	
		overnemen uit TB/MER	
		overnemen uit TB/MER	
		overnemen uit TB/MER	
	x		Gemeenteraad Maastricht
		overnemen uit TB/MER	
		overnemen uit TB/MER	
overnemen uit OTB/MER			Gemeenteraad Maastricht
		overnemen uit TB/MER	
overnemen uit OTB/MER		overnemen uit TB/MER	Gemeenteraad Maastricht
overnemen uit OTB/MER		overnemen uit TB/MER	Gemeenteraad Maastricht
		overnemen uit TB/MER	
x (Groene Loper parklaan)	x (Groene Loper Landgoederenzone)		Gemeenteraad Maastricht
		overnemen uit TB/MER	
overnemen uit OTB/MER		overnemen uit TB/MER	Gemeenteraad Maastricht
		overnemen uit TB/MER	
		overnemen uit TB/MER	
		overnemen uit TB/MER	
		overnemen uit TB/MER	
overnemen uit OTB/MER		overnemen uit TB/MER	Gemeenteraad Maastricht
		overnemen uit TB/MER	
		x	Gemeenteraad Maastricht
		overnemen uit TB/MER	
overnemen uit OTB/MER			Gemeenteraad Maastricht
overnemen uit OTB/MER			Gemeenteraad Maastricht
overnemen uit OTB/MER			Gemeenteraad Maastricht
overnemen uit OTB/MER			Gemeenteraad Maastricht
overnemen uit OTB/MER	overnemen uit OTB/MER		Gemeenteraad Maastricht
x			Gemeenteraad Maastricht
	x		Gemeenteraad Maastricht

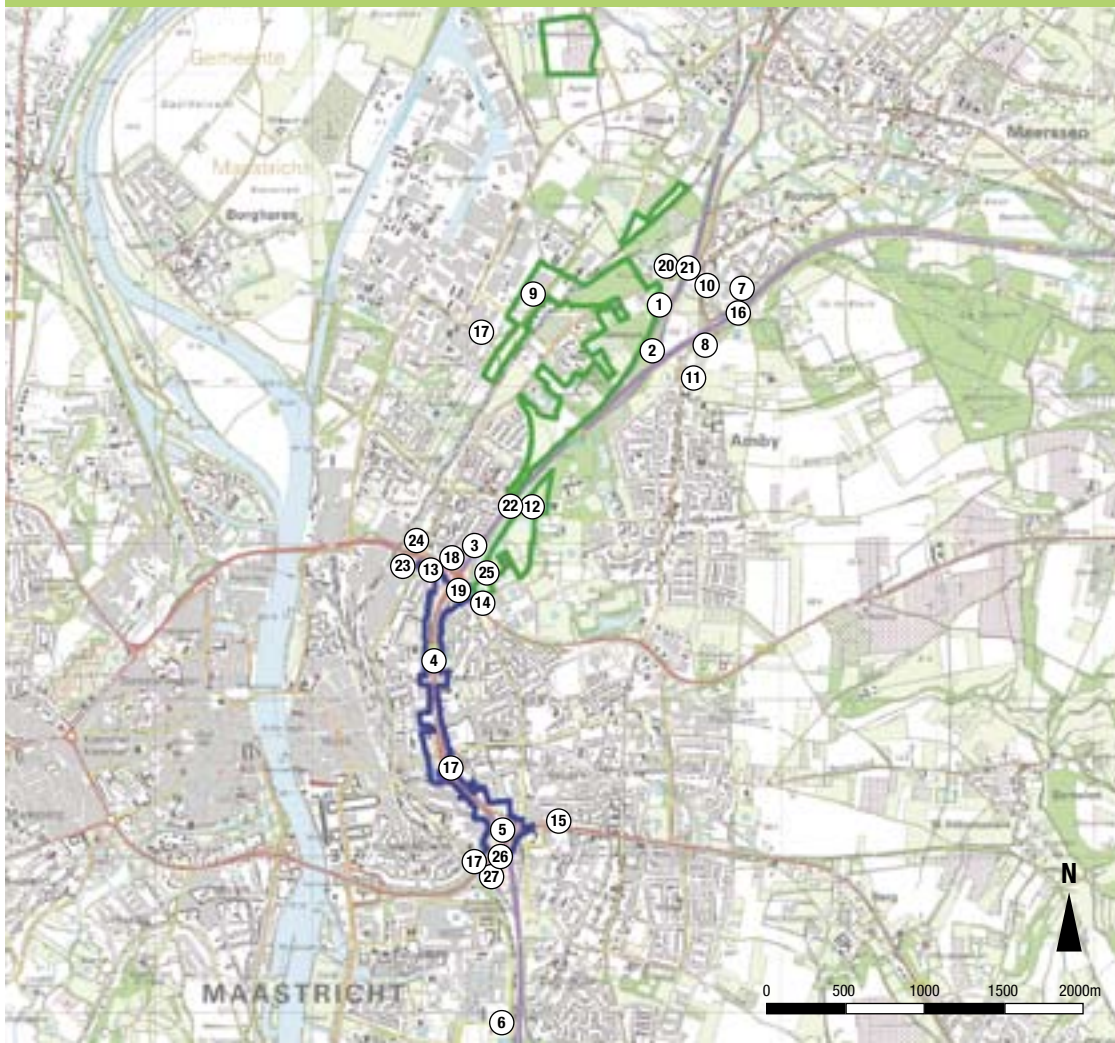


In het Informatie-centrum A2 Maastricht is groot kaartmateriaal voorhanden.

Grens Ontwerp
Tracébesluit

Rijk

Gemeente



Grens Bestemmingsplan
Mariënwaard

Grens Bestemmingsplan
Traverse

0 500 1000 1500 2000m

TOELICHTING WEGWIJS

Onder welke procedure valt uw zienswijze?

In het linker overzicht kunt u zien:

- waarop u,
- wanneer kunt reageren,
- en wie een besluit neemt over uw zienswijze.

Voor het Ontwerp-Tracébesluit en de Bestemmingsplannen zijn ook de milieueffecten van het totale plan voor verkeer, geluid, lucht, natuur, bodem en water, stad en landschap, sociale en economische aspecten, cultuurhistorie en archeologie, (tunnel)veiligheid en situatie tijdens de bouw in kaart gebracht. Ook op deze effecten kunt u reageren.

De hoofdlijnen treft u aan in voorliggende samenvatting van het Ontwerp-Tracébesluit en milieueffectrapport. Zie o.a. www.a2maastricht.nl

U kunt ook aangeven, dat u wilt reageren op één onderdeel van het plan, bijv. het verkeerseffect van de aansluiting op het Europaplein. U vindt Europaplein terug in de meest linkse kolom 'Waarop kunt u reageren?'. Vervolgens kunt u zelf herleiden onder welke procedure uw reactie valt.

Mocht u onverhoopt bij stap 1 voor de rijksprocedure een reactie indienen, die valt onder stap 2 voor de gemeentelijke procedure, dan gaat uw reactie niet verloren, maar wordt deze doorgegeven aan de gemeente.

U kunt bij stap 2 voor de gemeentelijke procedure géén reactie meer indienen voor de rijksprocedure van stap 1.

Colofon

Projectbureau A2 Maastricht en Avenue2
Stadionplein 31
6225 XW Maastricht
043 - 351 63 01
info@a2maastricht.nl
www.a2maastricht.nl

Ontwerp: Zuiderlicht
Drukwerk: Walters Maastricht



Naast de aanbestedingsprocedure moet A2 Maastricht ook een Tracé/MER-procedure van het Rijk en een gemeentelijke bestemmingsplan-procedure doorlopen. De Tracé/MER-procedure is nodig voor de ombouw van de huidige A2-passage tot autosnelweg, de verknoping van de A2 met de A79 en de aansluiting voor de nieuwe afslag naar bedrijventerrein Beatrixhaven. De gemeentelijke bestemmingsplanprocedure is nodig voor nieuwbouw in de stad en de ontsluitingsweg naar bedrijventerrein Beatrixhaven.

Oprichtgever voor de realisatie van A2 Maastricht zijn het Ministerie voor Verkeer en Waterstaat namens het Rijk en gemeente Maastricht. In de Stuurgroep A2 Maastricht werken Rijkswaterstaat, gemeente Maastricht, Provincie Limburg en gemeente Meerssen samen.

Oprachtnemer voor de realisatie van A2 Maastricht is het consortium Avenue2 dat bestaat uit Strukton en Ballast Nedam.



Ministerie van Verkeer en Waterstaat



Gemeente Maastricht



Rijkswaterstaat
Ministerie van Verkeer en Waterstaat

provincie limburg



Gemeente Maastricht



Sfeervol Meerssen



Strukton



Ballast Nedam



Dit project wordt mede gefinancierd door de Europese Unie - Fonds voor Trans Europese Netwerken. Slechts de mening van de auteur wordt weergegeven; de Europese Commissie is niet aansprakelijk voor het gebruik dat eventueel wordt gemaakt van de in de publicatie opgenomen informatie.

Meer informatie op www.a2maastricht.nl