

Consultatieverslag

juni 2006



Eén plan voor stad en snelweg

- Conclusies en aanbevelingen integraal A2-project Maastricht
- Onderzoek alternatieven en varianten A2-passage Maastricht
- Onderzoek ontsluiting bedrijventerrein Beatrixhaven vanaf A2

CONSULTATIEVERSLAG

‘Eén plan voor stad en snelweg’ bestaat uit:

- Conclusies en aanbevelingen integraal A2-project Maastricht
- Onderzoek alternatieven en varianten A2-passage Maastricht
- Onderzoek ontsluiting bedrijventerrein Beatrixhaven vanaf A2.

Naast het consultatieverslag is ook een brievenbundel verkrijgbaar. De brievenbundel is samengesteld door het Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat en bevat vooral alle brieven en e-mails. Het consultatieverslag is samengesteld door het Inspraakpunt en Projectbureau A2 Maastricht en bevat ondermeer een inhoudelijke samenvatting van alle reacties, een samenvatting per thema en antwoorden op hoofdlijnen per thema. De brievenbundel wordt opnieuw ter inzage gelegd op verschillende locaties, zie pagina 9. Opvragen kan ook bij het Inspraakpunt, tel. 070 - 351 96 04. Het consultatieverslag wordt door het Projectbureau A2 Maastricht aan alle respondenten toegestuurd.

PROJECTBUREAU A2 MAASTRICHT

Tel. 043 - 351 63 01

Postadres: Postbus 1992, 6201 BZ Maastricht

Bezoekadres: Pres. Rooseveltlaan 101, 6224 CH Maastricht



INHOUDSOPGAVE

HOOFDSTUK 1

- 5 Waaroever konden belanghebbenden en geïnteresseerden hun mening geven?

HOOFDSTUK 2

- 7 Wie neemt besluiten over verschillende onderdelen 'Eén plan voor stad en snelweg'?

HOOFDSTUK 3

- 9 Hoe zijn plannen en consultatietraject bekend gemaakt?

HOOFDSTUK 4

- 11 Hoeveel en wat voor reacties zijn ontvangen? *

HOOFDSTUK 5

- 15 Wie heeft er gereageerd? *
16 Alfabetisch overzicht alle respondenten

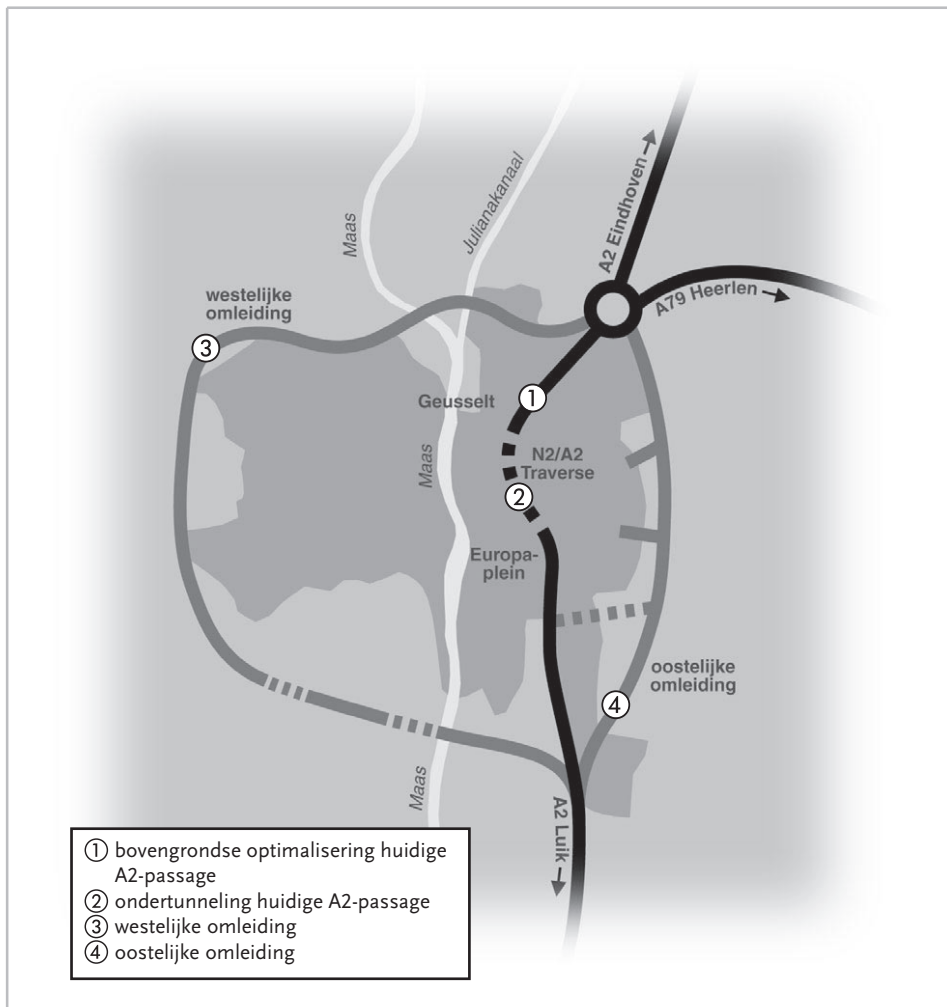
HOOFDSTUK 6

- 29 Wat is er gebeurd met reacties?
30 Analyse reacties per thema *
54 Antwoorden op hoofdlijnen
54 A2-passage Maastricht
60 Ontsluiting bedrijventerrein Beatrixhaven vanaf A2

HOOFDSTUK 7

- 63 Hoe verder?

* Bijdragen Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat.



De onderzochte alternatieven voor de A2-passage gaan **door, onder of om** Maastricht.



1

WAAROVER KONDEN BELANGHEBBENDEN EN GEÏNTERESSEERDEN HUN MENING GEVEN ?

Het project A2 Maastricht staat voor een goed bereikbare stad en omgeving, verbetering van de leefomgeving en stedelijke vernieuwing langs de A2-passage (N2/A2 stadstraverse). Vanaf 13 maart tot en met 10 april 2006 konden belanghebbenden en geïnteresseerden hun mening geven over: **'Eén plan voor stad en snelweg'**.

Dit plan bestaat uit 3 rapporten:

- Conclusies en aanbevelingen integraal A2-project Maastricht
- Onderzoek alternatieven en varianten A2-passage Maastricht
- Onderzoek ontsluiting bedrijventerrein Beatrixhaven vanaf A2

Conclusies en aanbevelingen onderzoeksresultaten A2-project Maastricht

Op basis van de onafhankelijke onderzoeken voor de A2-passage en Beatrixhaven heeft de projectorganisatie A2 Maastricht hierin - niet alleen voor het verkeer, maar voor **alle** A2-doelstellingen - op een rij gezet welke alternatieven voor de A2-passage én de ontsluitingsweg naar de Beatrixhaven het meest kansrijk zijn en welke niet.

Beslissingen worden genomen door de bevoegde gezagen, zijnde:

- > De ministeries van Verkeer en Waterstaat (VenW) en Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM) voor de A2-passage Maastricht;
- > de gemeente Maastricht voor een nieuwe ontsluiting tussen A2 en Beatrixhaven.

Onderzoek alternatieven en varianten A2-passage Maastricht (milieueffectrapport)

De onderzochte alternatieven voor de A2-passage gaan *door, onder of om* Maastricht (zie pagina 4).

In een milieueffectrapport (MER) worden de verschillende alternatieven voor het ombouwen van de huidige A2-passage tot autosnelweg met elkaar vergeleken. Voor A2 Maastricht is de procedure in tweeën geknipt:

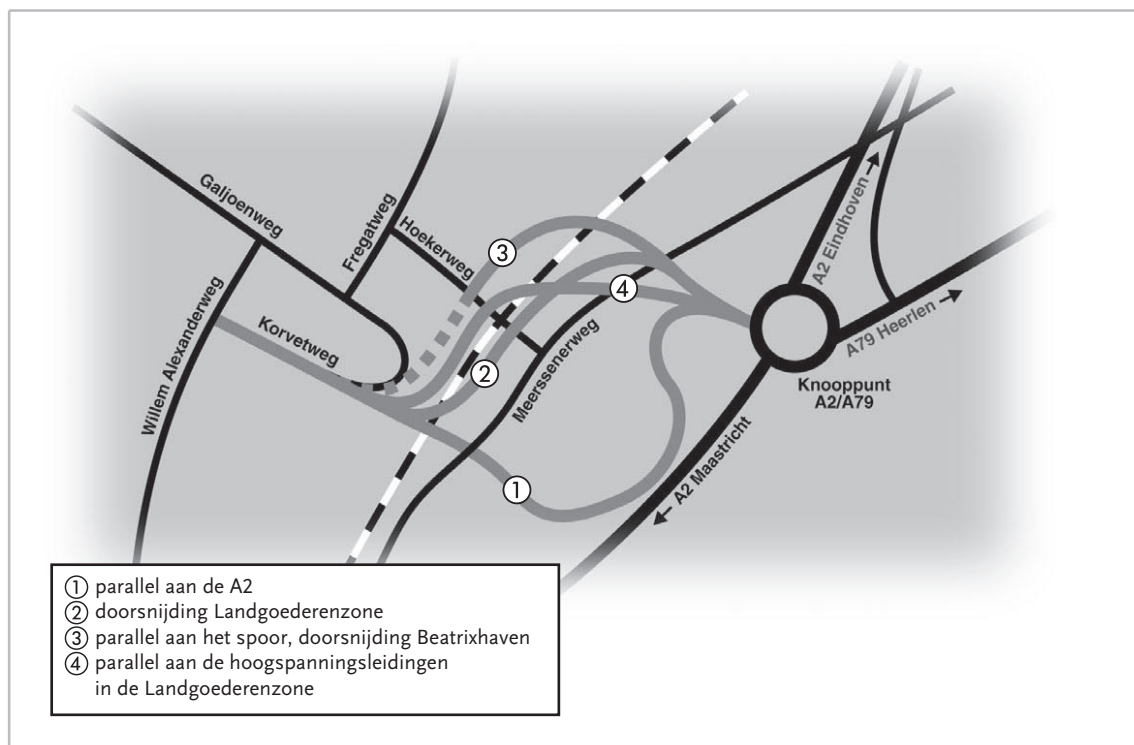
- > de eerste fase MER moet de aanwijzing van het voorkeursalternatief opleveren;
- > in fase twee werken verschillende marktpartijen het voorkeursalternatief inclusief het stedenbouwkundig deel naar eigen inzicht verder uit. Het 'winnende' plan van de markt is de basis voor het tracébesluit A2, de nieuwe ontsluitingsweg naar de Beatrixhaven en het bestemmingsplan voor het totale A2-project.

Consultatie bij de eerste fase van het milieueffectrapport is een vrijwillige consultatie die juridisch niet verplicht was. De mogelijkheid voor iedereen om te reageren staat ten dienste van het bevorderen van een breed draagvlak en een vernieuwende projectaanpak.

Voor 1 juni 2006 hebben de ministers van VenW en VROM toegezegd een beslissing te nemen over het beste alternatief voor de ombouw van de huidige autoweg (A2-passage) tot autosnelweg.

Onderzoek ontsluiting bedrijventerrein Beatrixhaven vanaf A2

De onderzochte alternatieven voor de ontsluiting van bedrijventerrein de Beatrixhaven vanaf het nog vorm te geven knooppunt A2/A79 doorsnijden op verschillende wijze de Landgoederenzone en sluiten alle aan op de Korvetweg.



De eerste stap in de bestemmingsplanprocedure was de gemeentelijke discussienota 'Ruimte rond de A2', die is verschenen eind 2004. De gemeenteraad ging hiermee akkoord in april 2005. Volgens de huidige planning zal in het najaar van 2006 de Maastrichtse gemeenteraad een besluit nemen over het nu voorliggende onderzoek naar de beste ontsluiting van de Beatrixhaven.

2

WIE NEEMT BESLUITEN OVER VERSCHILLENDE ONDERDELEN 'EÉN PLAN VOOR STAD EN SNELWEG' ?

De ministeries van Verkeer en Waterstaat (VenW) en Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM) zijn het bevoegd gezag voor de ombouw van de huidige de A2-passage Maastricht tot autosnelweg. De gemeente Maastricht is het bevoegd gezag voor een nieuwe ontsluitingsweg tussen A2 en Beatrixhaven.

Verschillende projectonderdelen

Het A2-project bestaat uit verschillende onderdelen waarop verschillende eisen, randvoorwaarden en procedures van toepassing zijn. Die onderdelen zijn:

- > Het hoofdinfrastructuurdeel A2 bestaande uit de aanleg van een alternatief tracé of een oplossing op de huidige A2-passage en het volledig maken van het knooppunt A2/A79 inclusief het aansluitingspunt voor de nieuwe ontsluitingsweg voor het bedrijventerrein Beatrixhaven. Op dit onderdeel is de Tracé/m.e.r.-procedure van toepassing.
- > Het gebiedsdeel heeft betrekking op vijf locaties langs de huidige A2-passage voor de ontwikkeling van vastgoed, mogelijke vastgoedontwikkellocaties rond de knooppunten Geusselt en Europaplein en de aanleg van een nieuwe Stadsboulevard. Dit gebiedsdeel is alleen van toepassing indien de aanleg van een tunnel ter plaatse van de huidige A2-passage als voorkeursoplossing wordt aangemerkt. De eisen en randvoorwaarden zijn vastgesteld in de door de gemeenteraad van Maastricht op 26 april 2005 vastgestelde nota 'Ruimte rond de A2'. Voor dit onderdeel zijn de (gemeentelijke) ruimtelijke orderingsprocedures van toepassing.
- > Een nieuwe ontsluitingsweg voor het bedrijventerrein Beatrixhaven aansluitend op het nieuwe knooppunt A2/A79 en geschikt om eventueel te zijner tijd als onderdeel te fungeren van een nieuwe kwalitatief hoogwaardige verkeersverbinding over de Maas ten noorden van de stad. Naar het meest wenselijke tracé voor deze ontsluitingsweg is onderzoek gedaan. De resultaten daarvan dienen als basis voor besluitvorming binnen de gemeente Maastricht en de daarbij horende ruimtelijke orderingsprocedure.

Bijzondere aanpak

Bijzonder aan het A2-project is verder de gecombineerde aanpak van infrastructuur én gebiedsontwikkeling. Het is de eerste keer in Nederland dat tracéwet, ruimtelijke orderings- en aanbestedingsprocedure worden gecombineerd. Deze 'vervlechting' is gericht op versnelling van realisatie, een kwalitatief beter plan en een efficiëntere uitvoeringswijze.

Bijzonder is ook dat geen kant en klaar plan wordt aanbesteed. Op basis van randvoorwaarden en uitgangspunten zullen marktpartijen creatieve plannen maken voor infrastructuur en gebiedsontwikkeling. Ze zullen dit doen in onderlinge concurrentie en tegen een bekend maximaal budget. Belanghebbenden en geïnteresseerden kunnen tussentijds hun mening geven over de ideeën.



3

HOE ZIJN PLANNEN EN CONSULTATIE-TRAJECT BEKEND GEMAAKT ?

Het consultatietraject voor de rapporten 'Eén plan voor stad en snelweg' van 13 maart tot en met 10 april is op *grote schaal* bekend gemaakt. Reacties op de rapporten konden via e-mail of schriftelijk naar het Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat in Den Haag worden gestuurd.

- > Vooraf op 9 maart zijn de eerste bekendmakingen op www.A2maastricht.nl gezet en advertenties geplaatst in regionaal dagblad De Limburger, in de huis-aan-huisbladen De Maaspost, De Geulbode en in stadkrant De Ster. Specifiek voor de westvariant voor de ombouw van de A2-passage tot autosnelweg is voor het Belgische grensgebied Het Belang van Limburg hieraan toegevoegd.
- > Op 10 maart is paginagroot achtergrondinformatie over de drie rapporten geplaatst in stadkrant De Ster.
- > Vanaf 10 maart zijn de drie rapporten actief toegestuurd aan belangenorganisaties en particulieren die hun mening al eens hebben gegeven tijdens eerdere consultatiemogelijkheden.
- > vanaf 13 maart hebben de drie rapporten vier weken ter inzage gelegen in:
 - Projectbureau A2 Maastricht, President Rooseveltlaan 101, Maastricht
 - Rijkswaterstaat Limburg, afd. Voorlichting, Avenue Céramique 125, Maastricht
 - GemeenteLoket, Randwycksingel 22, Maastricht
 - Centre Céramique, Avenue Céramique 50, Maastricht
 - Trefcentrum Wittevrouwenveld, Edisonstraat 4, Maastricht
 - Het Gouvernement Provincie Limburg, Limburglaan 10, Maastricht
 - Gemeentehuis Gemeente Meerssen, Beekstraat 51, Meerssen
 - De bibliotheken van de Ministeries van Verkeer en Waterstaat, Plesmanweg 1, en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, Rijnstraat 8, beide in Den Haag
- > Op 13 maart heeft een persconferentie plaatsgevonden en is een persbericht verstuurd.
- > In de week van 13 maart is bij 32.000 adressen in noord, midden en oost Maastricht een uitgebreide nieuwsbrief huis aan huis bezorgd.
- > Op 22 maart heeft van 15.30 tot ruim 21.00 uur een informatiemarkt plaatsgevonden in de Business lounge van stadion de Geusselt. Ruim 400 bezoekers zijn zich hier uitgebreid komen oriënteren op de rapporten 'Eén plan voor stad en snelweg'. Bezoekers konden meekrijgen: nieuwsbrief, rapporten en cd-rom met bijlagen, kopie van alle informatiepanelen, uitleg hoe te reageren.

Na beëindiging consultatietermijn

Iedere respondent heeft via het Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat in Den Haag een ontvangstbevestiging gehad. Op basis van reacties zijn een brievenbundel en een consultatieverslag samengesteld. De brievenbundel is samengesteld door het Inspraakpunt en bevat vooral alle brieven en e-mails. Het consultatieverslag is samengesteld door het Inspraakpunt en Projectbureau A2 Maastricht en bevat ondermeer een inhoudelijke samenvatting van alle reacties, een samenvatting per thema en antwoorden op hoofdlijnen per thema. De brievenbundel wordt opnieuw ter inzage gelegd op verschillende locaties, zie pagina 9. Opvragen kan ook bij het Inspraakpunt, tel. 070 - 351 96 04. Het consultatieverslag wordt door het projectbureau aan alle respondenten toegestuurd.



4

HOVEEL EN WAT VOOR REACTIES ZIJN ONTVANGEN ?

Reacties op hoofdlijnen

Het centraal Inspraakpunt van Rijkswaterstaat heeft in kaart gebracht dat op de rapporten 'Eén plan voor stad en snelweg' door **circa 2973 personen** en organisaties in totaal **532 verschillende reacties** via brief of e-mail zijn ingebracht. Bij deze reacties zitten verschillende actievormen. In dergelijke gevallen hebben meerdere personen en organisaties dezelfde brief ingestuurd, of is er bij een brief een handtekeningenlijst gevoegd.

De verschillende reacties zijn afkomstig van: individuele respondenten (485), ondernemers en hun belangenorganisaties (13), bewonersverenigingen (21), overheidsinstanties (6), natuur- en milieuorganisaties (3), scholen en universiteiten (3) en één sportvereniging. Het alfabetisch overzicht van alle respondenten op pagina 16 van dit consultatieverslag geeft u een totaaloverzicht.

Procedure

Van de 2973 respondenten maken 98 opmerkingen over de procedure. Deze respondenten stellen ondermeer de heroverweging van de alternatieven aan de orde en stellen vraagtekens bij de objectiviteit en volledigheid van de plannen. Daarnaast zijn er procedurele vragen en opmerkingen en wordt er gepleit voor een snelle uitvoering.

Alternatieven A2-passage Maastricht

In bijna alle 532 reacties wordt een voorkeur uitgesproken vóór of bezwaar gemaakt tégen een of meerdere van de alternatieven. Daarnaast worden aandachtspunten of overwegingen meegegeven bij realisatie van een van de alternatieven. Bij zowel de tunnel-, als omleidingsalternatieven wordt door veel respondenten ingegaan op scheiding van doorgaand en bestemmingsverkeer, op situering van op- en afritten en op de te verwachte invloed op leefbaarheid (woonomgeving), natuur en milieu.

Ondertunneling

Van de 2973 respondenten geven 522 aan voorstander te zijn van de ondertunneling van de huidige A2-passage. Zij zijn onder andere van mening dat dit alternatief het grootste probleemoplossend vermogen heeft en het meest positieve effect op de leefbaarheid en de bereikbaarheid heeft. Daarnaast biedt het alternatief mogelijkheden voor gebiedsontwikkeling en herbouw van woningen.

Van de 2973 respondenten spreken 41 zich uit tegen ondertunneling van de A2-passage, waaronder een aantal bewonersbelangenverenigingen. Zij zijn tegen sloop

van woningen, vinden dat de barrière tussen woonbuurten aan weerszijden van de A2-passage blijft en de nieuwe Stadsboulevard opnieuw voor luchtvervuiling zal zorgen.

Door enkele respondenten worden aandachtspunten gegeven, mocht er gekozen worden voor ondertunneling. Zo wordt er aandacht gevraagd voor de geluidshinder en luchtvervuiling bij de tunnelmonden. Ook wordt verzocht om de overlast voor omwonenden tijdens de aanleg van de tunnel en bij de herbouw van woningen zoveel mogelijk te beperken. Bovendien pleiten sommige respondenten ervoor om zo min mogelijk woningen te slopen.

Oostelijke omleiding

Van de 2973 respondenten spreken 2683 zich uit tegen een oostelijke omleiding. Zij vrezen voor verslechtering van het leefklimaat in de woonwijken Heer, De Heeg, Scharn, Vroendaal, Eyldergaard en Amby. Zij uiten hun zorgen over de toename van geluidsoverlast, verslechtering van de luchtkwaliteit, aantasting van de gezondheid, barrièrewerking, waardedaling van de woningen, afname van de verkeersveiligheid, slechtere bereikbaarheid en onherstelbare aantasting van de natuur. Een aantal respondenten heeft vragen bij een oostelijke omleiding betreffende de kosten in de vorm van planschade, uitkoop, juridische procedures, sloop, alternatieve woningen en herbouw.

Een gering aantal respondenten 40 van de 2973 is voorstander van een oostelijke omleiding, ondermeer omdat deze niet door een woonkern gaat en gemakkelijk uit te breiden is.

Westelijke omleiding

Een gering aantal respondenten van de 2973 gaat in op de westelijke omleiding. 88 respondenten spreken zich uit tegen en 6 respondenten spreken zich uit voor een westelijke omleiding. De tegenstanders gaan in op verstoring van de leefbaarheid in de wijken Wolder, Daalhof, Hanzendans, Pottenberg, Malberg en Caberg. Daarnaast zal volgens hen een beschermd natuurgebied en een waardevol agrarisch, archeologisch en cultuurhistorisch gebied aangetast worden. Voorstanders vinden dat de invalswegen naar de stad worden ontlast.

Luikse variant

Eveneens een gering aantal respondenten maken een opmerking over het optimaliseren van de huidige A2-passage de zogenaamde Luikse variant. Voor 3 respondenten is de Luikse variant een reëel alternatief; voor 5 respondenten is de Luikse variant geen reëel alternatief. Voorstanders wijzen op kleine aanpassingen en voorkomen van sloop. Tegenstanders vinden dat doelstellingen op het gebied van lucht- en geluidsoverlast niet worden behaald.

Overige alternatieven

Door 65 respondenten van de 2973 worden voorstellen voor nieuwe alternatieven ingebracht. Het betreft alternatieven in de regio, alternatieven voor een ondertunneling, een oostelijke omleiding, combinaties door en om de stad en mobiliteit in het algemeen. De nieuwe alternatieven moeten volgens de respondenten leiden tot meer positieve en minder negatieve effecten dan de huidige voorgestelde alternatieven.

Effecten

Enkele respondenten gaan expliciet in op de effecten van het A2-project op het gebied van leefbaarheid, water, verkeer en economie.

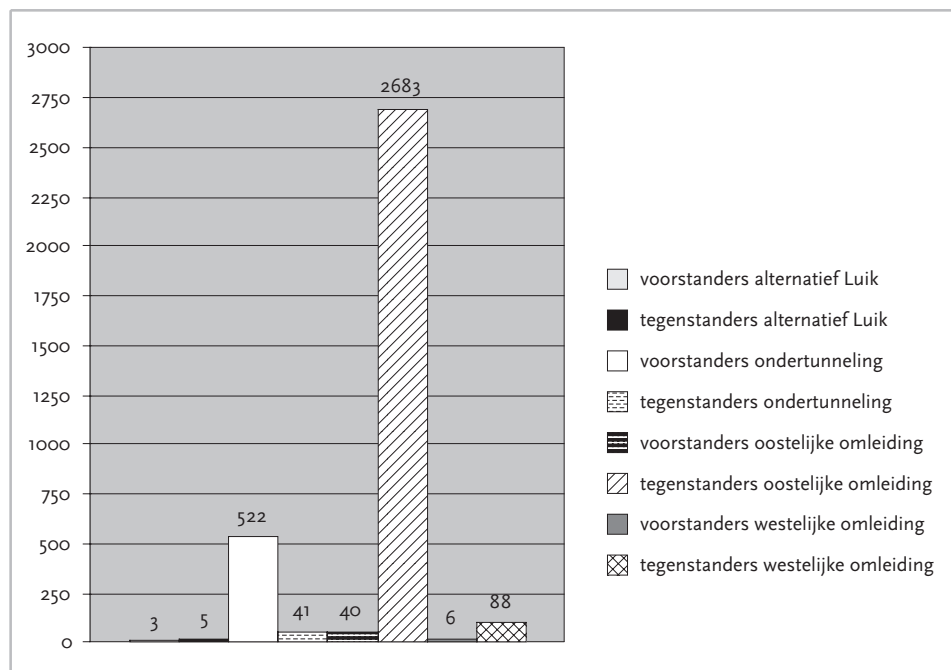
Ontsluiting bedrijventerrein Beatrixhaven vanaf A2

Van de 2973 respondenten gaan 96 in op één of meerdere van de vier onderzochte alternatieven voor de ontsluiting van het bedrijventerrein Beatrixhaven vanaf de A2. Van deze groep respondenten spreekt het merendeel een voorkeur uit voor alternatief C (doorsnijding Beatrixhaven parallel aan het spoor). Door hen wordt gesteld dat dit alternatief het minst belastend is voor de leefomgeving en het milieu. Daarnaast worden er 'nieuwe' alternatieven voorgesteld en wordt ingegaan op de effecten op het gebied van leefbaarheid, verkeer en natuur en landschap.

Schematische weergave aantallen reacties

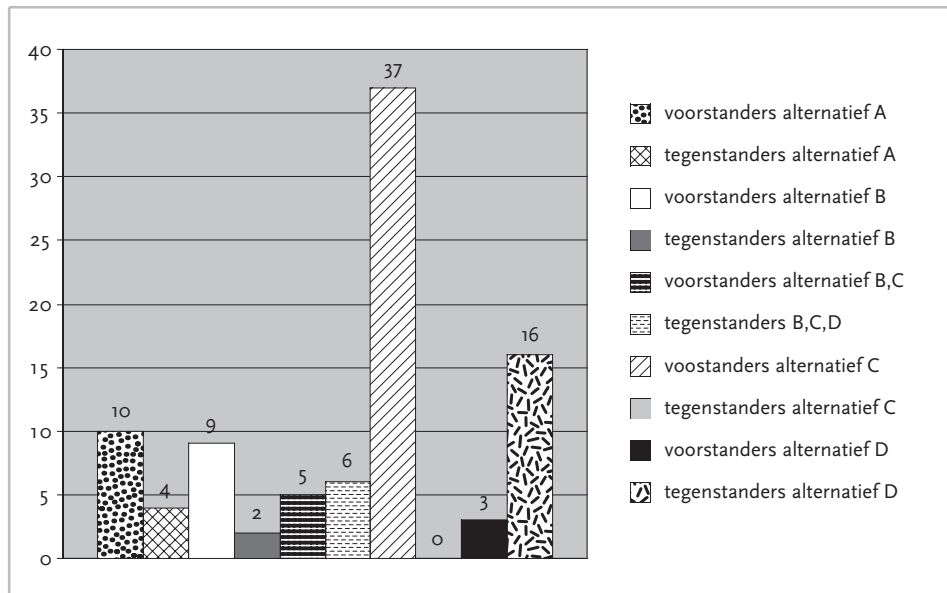
Op het A2-project Maastricht zijn door **circa 2973 personen** en organisaties in totaal **532 verschillende reacties** via brief of e-mail ingebracht. Bij deze reacties zitten verschillende actievormen. In dergelijke gevallen hebben meerdere personen en organisaties dezelfde brief ingestuurd, of is er bij een brief een handtekeningenlijst gevoegd. Het alfabetisch overzicht van alle respondenten op pagina 16 van dit consultatieverslag geeft u een totaaloverzicht.

Onderstaand diagram geeft aantallen reacties weer op de verschillende varianten voor de ombouw van de A2-passage tot autosnelweg.



NB sommige respondenten maken in één reactie meerdere opmerkingen, daardoor is het totaal aantal reacties in bovenstaand diagram hoger dan 2973.

Onderstaand diagram geeft aantallen reacties weer voor de verschillende varianten Voor de nieuwe ontsluitingsweg vanaf A2 naar bedrijventerrein Beatrixhaven.



- A: parallel aan de A2
- B: doorsnijding van Landgoederenzone
- C: parallel aan het spoor, doorsnijding Beatrixhaven
- D: parallel aan hoogspanningsleidingen in de Landgoederenzone

NB Sommige respondenten op de Beatrixhaven geven hun mening over de onderzochte tracés, maar geven géén voorkeur aan. Daarom is in bovenstaand diagram het totaal aantal reacties lager dan 96.

5 WIE HEEFT ER GEREAGEERD ?

Circa 2973 personen en organisaties die in totaal 532 verschillende reacties via brief of e-mail hebben ingebracht; wie zijn dat dan? Dat kunt u in onderstaand overzicht van het Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat nalezen.

Dit overzicht bestaat uit twee kolommen. In de rechter kolom treft u op **alfabetische volgorde alle namen van respondenten** aan. Is er sprake van een **belangenorganisatie**, of **ondertekening van meerdere personen** dan staat dat ook vermeld. Sommige respondenten hebben aangegeven hun gegevens vertrouwelijk behandeld te willen zien. Hun namen en adresgegevens zijn daarom alleen bij het Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat bekend en niet opgenomen in het overzicht.

Het Inspraakpunt heeft iedere reactie een uniek nummer toegekend. Dit nummer staat in de linker kolom. In hoofdstuk 6 op pagina 29 staat een analyse van alle reacties per onderwerp. Ook in deze analyse staan in de linker kolom briefnummers vermeld. Deze verwijzen naar onderstaand alfabetisch overzicht.

RESPONDENTEN: ALFABETISCH OVERZICHT

330	A2- bedrijvenplatform Maastricht, MAASTRICHT
348	A2- buurtenplatform Maastricht, MAASTRICHT
164	Aarts, J.H.M. MAASTRICHT
171	Aarts, M.C.M. MAASTRICHT
103	Actiegroep 'Geen oost-tracé voor de A2', MAASTRICHT (handtekeningenactie: 1731 handtekeningen ontvangen)
470	Adriaens, P.L.J. MAASTRICHT
279	Aerts, R.P.A.M. MAASTRICHT
184	Ahles, A.M.M.J. MAASTRICHT
494	Aken, M.L. van MAASTRICHT
496	Aken, P.J. van MAASTRICHT
114	Alsemgeest, M.A.M. MAASTRICHT
482	Alsters, dr. P.L. MAASTRICHT
357	Amelink, R. MAASTRICHT (mede namens: A. Amelink)
58	Amory, F.J.M. MAASTRICHT
434	Amory, J. Th. MAASTRICHT
407	Appels, A.P.W.M. MAASTRICHT
488	Aussems, A.M.J. MAASTRICHT
512	Badeaux, P. MAASTRICHT (mede namens: E. Badeaux)
223	Badon-Brink, Familie MAASTRICHT
277	Baedts, A.M.A.A. de MAASTRICHT
318	Banser, L.M.M.H. MAASTRICHT
175	Barentsen, drs. J. MAASTRICHT
79	Bastiaens, M.M.J.M. MAASTRICHT
213	Bastings, F.L.H. MAASTRICHT (mede namens: H.A.M. van Kerkoerle)
160 E-3	Beckers, J. MAASTRICHT
160 E-1	Beckers, W.M.G. MAASTRICHT
530 E-3	Beenen, W.H. MAASTRICHT
530 E-6	Beenen-Hul, M MAASTRICHT
44	Beenkens, MAASTRICHT
450	Beer, M.T.S. De GRONSVELD
23	Beijer, E. MEERSSEN
319 E-1	Bekhoven, A.F.J. van MAASTRICHT (mede namens: A.C.M. van Bekhoven – de Baedts)
222	Beks, J. MAASTRICHT
125	Berg, B.M. van den VOORSCHOTEN
191	Berns, J.W.E.M. MAASTRICHT
124	Berns, mr. M.H.C. MAASTRICHT
153	Bertram, J.M.H. NUTH
443	Bertrands, L. MAASTRICHT
371	Beuken, J. van den MAASTRICHT
531	Bewoners Mariënswaard, MAASTRICHT (handtekeningenactie: 16 handtekeningen ontvangen)

204	Blaauw, J.B. MAASTRICHT
300	Boesten, ir. J.P. MAASTRICHT (mede namens: mr. M. van Dusseldorp)
38	Bogaert, A.M.W. van MAASTRICHT
147	Bonten, A.H. MAASTRICHT
368	Bonten, M.H. MAASTRICHT
254	Bonten, R.M.M. MAASTRICHT
428	Boorn, P.H.J. van den MAASTRICHT
229	Boorn, P.J.M. Van den MAASTRICHT
391	Bos, W. ZOETERMEER
201	Bosch, R.J.M. van den MAASTRICHT
241	Botermans, M. MAASTRICHT
502	Boumans, F.M. MAASTRICHT
247	Bouvrie, MAASTRICHT (handtekeningenactie: 12 handtekeningen)
510	Brandenburg, H.W.W. van MAASTRICHT (mede namens: C.H.M.L.van Brandenburg-Damoiseaux)
255	Brinkhuizen, A.M.J. MAASTRICHT
200	Broek, J.M.A.J.J. van den MAASTRICHT
513	Brok, U. MAASTRICHT (mede namens: E. Brok)
451 E-2	Brorens, R.H.T. MAASTRICHT
451 E-1	Brorens-Van der Kant, D.M.J.L. MAASTRICHT
448	Brouwer, B. MAASTRICHT
521	Bruyn, Y.L.M. de MAASTRICHT
233	Budé, E.G.C. MAASTRICHT
442	Buggenum, H.J.H. Van MAASTRICHT
384	Buijs, R.L.J. op den MAASTRICHT
104 E-1	Burlet, P.M.M.E.J. MAASTRICHT
308	Buurtbelangen Nazareth, MAASTRICHT
324	Buurtplatform De Heeg, MAASTRICHT
408	Buurtplatform Eyldergaard – Maastricht, MAASTRICHT
53	Buurtplatform Heer, MAASTRICHT
429	Buurtplatform Scharn, MAASTRICHT
304 E-1	Buurtplatform Vroendaal, MAASTRICHT (handtekeningenactie: 267 handtekeningen ontvangen)
341	Buurtplatform Wittevroutenveld Actief, MAASTRICHT
479	Buurtplatform Wyckerpoort Actief, MAASTRICHT
236	Buurtraad Heugem Maastricht, MAASTRICHT
413	Buurtraad Oud – Caberg, MAASTRICHT
389	Caberg, E.M.G. MAASTRICHT
128	Cartens, S.A.J.M. MAASTRICHT
529	Castermans, W.P.J.M. MAASTRICHT
522	Claessens, F.E.J.M. MAASTRICHT
271	CNME Maastricht en regio, MAASTRICHT (mede namens: T. de Jong IVN Maastricht en B. op den Camp NHG kring Maastricht)
49	Cobben, A.E.J. MAASTRICHT
329	Cobbenhagen, dr. J.W.C.M. MAASTRICHT
249	Cobbenhagen-Preemen, E.G.M. MAASTRICHT
41	Coenders, J.T.G. MAASTRICHT
190	Colen, H.F.J. MAASTRICHT
392	Collas, drs. L.J.M. MAASTRICHT

108	Coomans, A.P.M. MAASTRICHT
37	Cornips, M.H.M. MAASTRICHT
56	Cornips, R.J.I. MAASTRICHT
130	Corten, J.G.J.M. MAASTRICHT
481	Cruse, A.M. MAASTRICHT
476	Cruse, V. MAASTRICHT
508	Cüsters, J.W. MAASTRICHT
90	Daamen, A. MAASTRICHT
280	Dackus, H. MAASTRICHT
399	Daenen, J.P. MAASTRICHT
437	Darley, M.V. MAASTRICHT
42	Dassen, G.G.M. MAASTRICHT
77	Dassen, J.A.J. MAASTRICHT
299	Dassen, M.N.M.A. maastricht (mede namens: C.M.R. Moffarts)
301 E-4	de Bewoners van de Osebosch, MAASTRICHT (mede namens: J.H.R.M. v.d. Heuvel en handtekeningenactie: 7 handtekeningen ontvangen)
485	de Die, drs. J.A. MAASTRICHT
328	De Heerder Ondernemersvereniging, MAASTRICHT
206	de Vos-Closset, C.P.J. MAASTRICHT
250	Delft, J.M.F. van MAASTRICHT
154	Derks, H.G.C. MAASTRICHT
359	Dickhaut, L.P.J. MAASTRICHT
237	Dieudonné, S.C. MAASTRICHT
70	Dijk, A.M.A.G. van MAASTRICHT
462	Dijkman, J.M. MAASTRICHT (mede namens: B. Dijkman)
289	Dinjens, R.M.M.M. MAASTRICHT
267	Disch, E.J.M.M. MAASTRICHT
146	Doe-Augustin, A. MAASTRICHT
186	Dols, G.M. MAASTRICHT
245 E-3	Dongen Torman, P. van MAASTRICHT
380	Donners, H.J. MAASTRICHT
48	Dormans, P.H.J. MAASTRICHT
471	Dorsman, J.P. MAASTRICHT (mede namens: E.E. Blaak)
52	Dresens, A.M. MAASTRICHT
165	Drossaerts, W.C.A. MAASTRICHT
158	Druijts, M.J.G. MAASTRICHT
315	Dunoulin, BEEK LB
196	Dunselman, G.A.J. MAASTRICHT
127	Eertwegh, A.J.M. van den MAASTRICHT
187	Eijck, E. van MAASTRICHT
313	Engelen, C. MAASTRICHT (mede namens: M. Engelen en E. Kersten – Janssen)
163	Engelen, E.H.A. MAASTRICHT
347	Engelen, M. MAASTRICHT (mede namens: M. Vermue)
516	Engelen, M.S.J. MAASTRICHT
530 E-2	Engelen, MAASTRICHT
231	Engels, W. MAASTRICHT
218	Ensinck, L.J.M.A. MAASTRICHT

352	Essers – Koks, M.W. MAASTRICHT
351	Essers, A.G.H. MAASTRICHT
263	Essers, M.W.G.M. NOORBEEK
353	Even, H.W.M. MAASTRICHT
370	Everdingen, M. van MAASTRICHT
278	Ewald, R.Y. MAASTRICHT
499	Ezendam, D.M.M. MAASTRICHT
89	Federatie samenwerkingsverband ondernemersverenigingen Maastricht, BERG EN TERBLIJT
456	Finders, J.T.F. MAASTRICHT
340	Fiscaal Juridisch Adviesbureau VvE-Managementbureau, MAASTRICHT (namens: Vereniging van Eigenaren Wyckerveldflat, Vereniging van Eigenaren Torenflat en Belangenvereniging A2 omwonenden)
246	Flamingo, MAASTRICHT (handtekeningenactie: 6 handtekeningen ontvangen)
115	Folkertsma, S. MAASTRICHT
245 E-7	Frijns, A. MAASTRICHT
506	Frijns, E.N.M. MAASTRICHT
455	Frijns, F.J.J. MAASTRICHT
195	Frijns, H.G.J. MAASTRICHT (mede namens: K. Brinkman)
24	Frijns, H.J.G.F. MAASTRICHT
210	Geel, prof. J.N.C. van MAASTRICHT
65	Geelen, P.J.H. MAASTRICHT
287	Geers, E.F. MAASTRICHT
480	Gemeente Maastricht, MAASTRICHT
342	Gemeente Riemst, RIEMST
145	Gerards, P.C.M. MAASTRICHT
189	Gerlag, B.K.J. MAASTRICHT
46	Gier, J.T.J.M. de MAASTRICHT
21	Gilissen, H.P.A.J. MAASTRICHT
365	Gilissen, M.A.G. MAASTRICHT
472	Godding, D.L.M. MAASTRICHT
511	Goossens, J. MAASTRICHT
221	Graedilieg, P.J.J. MAASTRICHT
220 E-1	Graus, F. MAASTRICHT
430	Grenschap Albertkanaal, MAASTRICHT
533 E-1	Groen, C.W.A.M. van der MAASTRICHT
238	Gugten, A.C. Van der MAASTRICHT
8	Gunther, S.J. MAASTRICHT
381	Haen, R.M.A.M. MAASTRICHT
272	Hartog, E.E. Den MAASTRICHT
167	Hartog, W.I.J. den MAASTRICHT
245 E-12	Hautvast, R. MAASTRICHT
414	Heijden, H.J.F. van der MAASTRICHT
497	Heijens, F.J.M. MAASTRICHT (mede namens: I.M. Zwaan)
138	Heijnen, J. MAASTRICHT
498	Heijnen, P.J.C.C. MAASTRICHT
9	Hejée-Ploeg, B.A.J. MAASTRICHT

259	Helden-Van der Meer, E.A.M. Van MAASTRICHT
284	Herpers, M.E.J. MAASTRICHT
192 E-1	Heuts, T.A.E. MAASTRICHT
301 E-2	Hillege, R.T.J. MAASTRICHT (mede namens: B.W.G. Hendrickx)
321	Hillgate Mariënwaard B.V., WASSENAAR (mede namens: Hillgate Properties N.V.)
219	Hoedemaekers, L.C.A.J. MAASTRICHT
220 E-2	Hoen, J.L. MAASTRICHT
420	Hoff, F. MAASTRICHT
169	Hofman, M.M.T. MAASTRICHT
383	Hofmans, G.J.P. MAASTRICHT
50	Hollander, P.W. MAASTRICHT
51	Hollander-Mus, I.M.M. MAASTRICHT
423	Holten, P.L.M. MAASTRICHT
141	Hotel-Restaurant In Den Hoof, MAASTRICHT
447	Höweler, C.J. MAASTRICHT
28	Hupperets, MAASTRICHT
530 E-4	Hupperts, E. MAASTRICHT
245 E-11	Huppertz, J.K. MAASTRICHT
530 E-5	Huppertz, S.J. MAASTRICHT
33	Hurkens, J.G.M. MAASTRICHT
19	Hurkens, K.G.M. MAASTRICHT
119 E-5	Idsadi-van Buren, L.A.S. maastricht
288	In de Braak, P.G.H. MAASTRICHT
307	Ingenieursbureau BOVON, BREDA
270	Jacobs, M.C.M. MAASTRICHT (mede namens: J.M.F. Kosmann)
76	Jacobs, Th.M.F. MAASTRICHT
182	Jamin, G.T.M. MAASTRICHT
297	Jansen, H.A. MAASTRICHT
446	Jansen, M.A. MAASTRICHT
215	Janssen, Familie MAASTRICHT
92	Janssen, H. MAASTRICHT
61	Janssen, J. MAASTRICHT
274	Janssen, M. MAASTRICHT
332	Janssen, M.J. MAASTRICHT
96	Janssen, MAASTRICHT
31	Janssen, S.L. MAASTRICHT
345	Jong, ir. H. de WAGENINGEN (mede namens: prof. Ir K. kerkstra en ir. P. Vrijlandt)
63	Jongen, A.H.M. MAASTRICHT
234	Jonkman, S.J. GRONSVELD
104 E-2	Jorissen, J.J. MAASTRICHT
394	Kaanan, H.M.M. MAASTRICHT
382	Kaanan, J.H.P. MAASTRICHT
208	Kaersenhout, R.J. MAASTRICHT
109	Kanters, W.J.M. MAASTRICHT
317	Katoen, J.P. MAASTRICHT (mede namens: E. Katoen)
296	Kerkhof, M. MAASTRICHT
59	Klein Ovink, M. MAASTRICHT

449	Kloosterboer, N. MAASTRICHT
335	Knols, N.F. MAASTRICHT
245 E-8	Knubben, J. MAASTRICHT
209	Knuppe, MAASTRICHT
245 E-5	Koekkelkoren, W.H.M. MAASTRICHT
404	Kolle, L.F.J.T.M. MAASTRICHT
301 E-3	Konings, P. MAASTRICHT (mede namens: M. Lenglet)
256	Konings, P.M.L.E. MAASTRICHT
273	Koopman, F.H. MAASTRICHT
106	Koot, P.A.C. MAASTRICHT
260	Korpershoek, M.J. MAASTRICHT
333	Korsten, V. MAASTRICHT
427	Kort, P.C.E. de MAASTRICHT
27	Kriele, drs. C.P.M.A. MAASTRICHT
388	Kunst, P.E.J. MAASTRICHT
97	Laar, S. van 't CADIER EN KEER
3	Lambooij, K.L. MAASTRICHT
467	Lamers, R.J. MAASTRICHT
504	Langendam, R.F. MAASTRICHT (mede namens: P.F.W.M. Langendam-Pingen)
112	Langeweg, A.E.J. MAASTRICHT
528	Lemmens, S.A. MAASTRICHT
378	Lenders, M.W.C. MAASTRICHT
74	Liedekerken, P.C. MAASTRICHT
143	Limpens, E.F.W.M. SITTARD
438	Linden, G.M.H.R. MAASTRICHT
338	Logemann, J.D. MAASTRICHT
162	Loyson, M.W.M.P. MAASTRICHT
505	Lyon, M.J.H. de MAASTRICHT
116	Maanen, O. van MAASTRICHT
95	Macville, M.V.E. Maastricht
198	Maessen, M.H. MAASTRICHT
17	Magnee, A. MAASTRICHT
291	Magnee, J.M.C. MAASTRICHT
16	Magnee, S.H.A.A. MAASTRICHT
295	Mans, J. MAASTRICHT
140	Mares, MAASTRICHT (mede namens: Mw. Mares)
334	Meens, M.P.J.M. MAASTRICHT
269	Meens-Vaessen, Familie MAASTRICHT (mede namens: G. van Hooren)
144	Meertens, M.G.P. MAASTRICHT
460	Meijs, E.P.M. MAASTRICHT
245 E-1	Meijs, J.E.H. MAASTRICHT
227	Meijs, R.J.M. MAASTRICHT
57	Melchior, M.E.W. MAASTRICHT
207	Menheere, dr. P.P.C.A. MAASTRICHT
533 E-2	Menten, F.M. MAASTRICHT
319 E-2	Meulebrouck, R.W.H. van MAASTRICHT (mede namens: E.J.G.F. van Meulebrouck – Storms)

36	Meulen, J.P. van der MAASTRICHT
43	Moerkerk, P. MAASTRICHT
532	Moffarts, C.M.R. Maastricht (mede namens: M.N.M.A. Dassen)
266	Mommers, J.C.J.M. MAASTRICHT
132 E-1	Mourmans, C.J.M. MAASTRICHT
132 E-2	Mourmans, J.H.L. MAASTRICHT
71	Moust, J.H.C. MAASTRICHT
139	Munnichs, W. MAASTRICHT
93	Muyres, P.P.A. MAASTRICHT
477	Natuurbeschermingsactie Limburg, HASSELT
12	Nederkoorn, C. MAASTRICHT
257	Niesten, Y.H.G.M. MAASTRICHT
232	Nieuwenhoven, F.A. Van MAASTRICHT
245 E-13	Nieuwenhuyzen, L.J. van MAASTRICHT (handtekeningenactie: 19 handtekeningen ontvangen)
366 E-2	Noorden, I. van MAASTRICHT
258	Norenborg, R.J.J.L.M. MAASTRICHT
306	NV Waterleiding Maatschappij Limburg, MAASTRICHT
412	OBS de Perroen, MAASTRICHT
363	Oemar, J. MAASTRICHT
350	Oirschot, C.J.A.M. van MAASTRICHT
245 E-10	Olislagers, ing. G.J.M.B. MAASTRICHT
372	Olislagers, M.H.R. MAASTRICHT
152	Oliver, D.A. MAASTRICHT
67	Pagter, drs. R. de MAASTRICHT
220 E-3	Pasmans, Th.H. MAASTRICHT
314	Paulissen, H. CADIER EN KEER
142	Paulissen, M.J.J. MAASTRICHT
66	Peerboom, G.C.M.P. EIJDEN
199	Peerlings, C. BUNDE
94	Penninger, A.
339	Pepels, N. MAASTRICHT
193	Persoon, H. MAASTRICHT
180	Peters, P.L. MAASTRICHT
312	Peusens, B. MAASTRICHT (handtekeningenactie: 16 handtekeningen ontvangen)
110	Philippens, F.J.P.T. MAASTRICHT
369	Philippi, A.M.G.B. MAASTRICHT
517	Pieterse, A.C. MAASTRICHT
406	Pilet, M.M.I. MAASTRICHT
245 E-2	Platen, mr. A. MAASTRICHT
426 E-3	Pletzers, C.T.J. MAASTRICHT
426 E-2	Pletzers, J. MAASTRICHT
426 E-1	Pletzers-Bruinen, J.F.A.M. MAASTRICHT
396	Poels, H.L.P. MAASTRICHT
483	Pool, M. van der MAASTRICHT
68	Poolmans, A. MAASTRICHT
18	Porta Mosana college VMBO Gronsveld, GRONSVELD
500	Pranger, M. MAASTRICHT

281	Prop, P.H. MAASTRICHT
194	Prop, S.M.M.J. MAASTRICHT
253	Proumeren, E.H.H. van MAASTRICHT
305	Provincie Limburg, MAASTRICHT
424	Psychotherapiepraktijk De Leeuw, MAASTRICHT
183	Pulles, C.A.T. MAASTRICHT
248 E-1	Quaden, A.M.G. MAASTRICHT
452	Ree, F.E. Van der MAASTRICHT
366 E-1	Reijnders, C. MAASTRICHT
463	Reijnders, T.Y.G. GRONINGEN
418 E-2	Reintjens, J.W.H. MAASTRICHT
418 E-1	Reintjens, M.W. MAASTRICHT
120	Renkens, H.P.M. MAASTRICHT
119 E-2	Renkens, M.C.M. MAASTRICHT
119 E-1	Renkens, S.A.G. MAASTRICHT
515	Rijkswaterstaat Limburg, MAASTRICHT
245 E-4	Ritzen – Ernst, H. MAASTRICHT
62	Roelfsema, V. MAASTRICHT
354	Roessel, W.A.M. van MAASTRICHT
367	Rohn, P. MAASTRICHT
119 E-6	Roijakkers, J.B.J. MAASTRICHT
119 E-3	Roijakkers, M.H. MAASTRICHT
39	Rompelberg, B.H.M.M. MAASTRICHT
344	Rondagh, G. MAASTRICHT
374	Rondas, L.B.J.M. MAASTRICHT
212	Rooijen, G.T.L. van MAASTRICHT
235	Rooy, J.J.G. Van MAASTRICHT
129	Rouschop, I.J.L. MAASTRICHT
319 E-3	Rouwendal, N.P.H. MAASTRICHT (mede namens: A.B.A.B. Willems)
461	Rutgers, N.H. MAASTRICHT
331	Rutten, H.A.J. MAASTRICHT
118	Ruwe, M. de MAASTRICHT
243	Sandt, W.M. Van de MAASTRICHT
73	Schapendonk, P.S.G MAASTRICHT
520	Scheerens, A. MAASTRICHT
358	Schelling, E.J.M. MAASTRICHT
25	Schiefer, M. MAASTRICHT
464	Schleipen, F.J. MAASTRICHT
240	Schleipen, G. MAASTRICHT
436	Schleipen, K.E.W. MAASTRICHT
435	Schmitz, W.G.J. MAASTRICHT
475	Schobbe, C.A.T. MAASTRICHT
101	Schoemaker, S. MAASTRICHT
432	Schoenmaeckers, A.H. MAASTRICHT
224	Schönfeld, A. MAASTRICHT
316	Schönfeld, mr. Y. MAASTRICHT
468	Schouten, H.C. MAASTRICHT
439	Schreuders, A.H.M. MAASTRICHT
276	Schweitzer-Simays, M.P. MAASTRICHT

15	Seegers, G.J.M.A. EIJSDEN
422	Segers, G.L.M. GRONSVELD
214	Selbach, P. MAASTRICHT
100	Seret, D. MAASTRICHT
80	Slangen, M.W.A.J. MAASTRICHT
393	Slangen, MAASTRICHT
126 E-1	Smeets, A.H.J. MAASTRICHT
159	Smeets, M. MAASTRICHT
102	Smeets, R.M.M. MAASTRICHT
216	Smeets-Druncks, J.A.M. MAASTRICHT
126 E-2	Smeets-Ubach, D.A.G. MAASTRICHT
301 E-1	Smits, J. MAASTRICHT (mede namens: A.H. Smit-Albers)
489	Smits, mr. W.F.J.G. MAASTRICHT
293	SOB, ROERMOND
343	Soerland, ir. E. van MAASTRICHT (handtekeningenactie: 30 handtekeningen ontvangen)
85	Soetens, G.H.F.J. MAASTRICHT
5	Span, S. MAASTRICHT
173	Spreuwenberg, Th.C.C.M. MAASTRICHT
346	Spronck, E.S.M. MARGRATEN
166	Spronck-Thehu, H.W.M. CADIER EN KEER
177	Spronken, G.D.M. MAASTRICHT
415	Stadhouders, J.H.T. MAASTRICHT
262	Stegmann, A.P.A. MAASTRICHT
99	Stein, C. MAASTRICHT
417	Stevens, C.L.F.C. MAASTRICHT
311	Stijns, J.P. MAASTRICHT (handtekeningenactie: 127 handtekeningen ontvangen)
309	Stichting Administratiekantoor familie P.H.G. Mesterom, MAASTRICHT
478	Stichting Buurtplatform Amby, MAASTRICHT
327	Stichting Buurtraad Limmel, MAASTRICHT
416	Stichting Grueles Gronsveld, GRONSVELD
320	Stichting Ithaka, MAASTRICHT (mede namens: Kasteel Vaeshartelt hotel & conferenties b.v., Odyssee b.v. en de Stichting Vrienden van Kasteel Vaeshartelt.)
323	Stichting Milieufederatie Limburg, ROERMOND (mede namens: Vereniging Natuurmonumenten, Stichting Het Limburgs Landschap en Staatsbosbeheer Regio Zuid)
239	Stille, A.W. MAASTRICHT
64	Stoffers, H.E.J.H. MAASTRICHT
86	Sweer, R.J.V. MEERSSEN
10	Teeuwen, L. MAASTRICHT (mede namens: J. Timmers)
336	Terpstra – Bakker, MAASTRICHT (handtekeningenactie: 13 handtekeningen ontvangen)
123	Thans, E.J.E.M. MAASTRICHT
285	Thewissen, R. Lanaken
156	Thiessen, F. MAASTRICHT
290 E-1	Thiessen, J.G.M. MAASTRICHT
373	Tielens, F.H.G. MAASTRICHT

261	Tilburg, C. Van MAASTRICHT
113	Tol, L. van den MAASTRICHT
355	Treffers – Frints, I. MAASTRICHT (handtekeningenactie: 48 handtekeningen ontvangen)
217	Trijbels, V.J. Maastricht
400	Tummers, R.L. MAASTRICHT
530 E-1	Ubaghs, P. MAASTRICHT
349	Urselmann, W. MAASTRICHT
454	Urselmann, W.J. MAASTRICHT
244	Vaessen, C.A.L. MAASTRICHT
294	Vall, R.F.H.J.C.R. van de MAASTRICHT
397	van Ginderen, drs. M.R.C. MAASTRICHT
405	Veer, M.M. van der MAASTRICHT
465	Vegt, J.H. MAASTRICHT
514	Veldhoen, E. MAASTRICHT
401	Veltman, R.L. MAASTRICHT
133	Vennix, T. MAASTRICHT
310	Vereniging van Eigenaars Wyckerveldflat, MAASTRICHT
325	Vereniging van Eigenaren Galerijflat Koningsplein, DRIEBERGEN-RIJSENBURG
356	Verhart, F. BEMELEN (handtekeningenactie: 66 handtekeningen ontvangen)
7	Verhees, H.A.J. ELSLOO LB (mede namens: E. Loo)
176	Vernooij, R.C.F.J.W. MAASTRICHT
302	Verschuren, T. MAASTRICHT
1	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
2	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
4	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
6	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
11	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
13	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
14	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
20	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
22	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
26	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
30	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
32	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
34	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
35	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
40	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
45	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
47	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
54	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
55	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
69	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
72	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
75 E-1	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
75 E-2	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
78	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt

81	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
82	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
83	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
84	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
88	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
91	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
98	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
105	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
107	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
111	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
117	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
122	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
131	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
134	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
135	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
136	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
137	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
148	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
150	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
151	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
155	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
161	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
168	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
170	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
172	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
174	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
179	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
181	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
185	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
188	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
192 E-2	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
192 E-3	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
197	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
202	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
205	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
211	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
226	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
230	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
252	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
264	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
268	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
275	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
283	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
290 E-2	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
290 E-3	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
292	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
304 E-2	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
304 E-3	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
337	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt

360	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
361	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
362	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
364	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
375	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
376	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
377	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
379	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
386	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
387	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
390	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
395	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
398	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
403	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
409	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
410	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
411	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
419	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
421	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
425	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
431	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
433	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
441	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
445	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
457	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
458	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
459	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
466	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
469	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
474	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
486	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
487	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
490	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
491	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
492	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
493	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
501	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
509	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
518	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
519	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
525	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
526	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
527	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
225	VERVALLEN
121	Vissers, G.G. MAASTRICHT
228	Vloedbeld, M. MAASTRICHT
326	Voetbalvereniging Scharn, MAASTRICHT
29	Vorgers, J.M. MAASTRICHT
473	Vre, J.P. de MAASTRICHT

248 E-2	Vrede, C. de MAASTRICHT
523	Vrede, L. de MAASTRICHT
245 E-6	Vreezing – van Braband, C. MAASTRICHT
245 E-9	Vreezing, F.W. MAASTRICHT
149	Vries, C.G.W. de MAASTRICHT
282	VSW, MAASTRICHT
385	Waterschap Roer en Overmaas, SITTARD
484	Wedda, J. MAASTRICHT
160 E-2	Weerts, R.J.A.M. MAASTRICHT
251	Welzen, P.T.A.M. MAASTRICHT
242	Went, H. MAASTRICHT
119 E-4	Wijler, Y. MAASTRICHT
507	Wijnandts, J.P.N. MAASTRICHT
265	Wijzen, J.P.C.H. MAASTRICHT
60	Wilbrink, J.A. MAASTRICHT
444	Wilhelmus, J.C. MAASTRICHT
495	Willems, E.F.M. MAASTRICHT
298	Willems, J. MAASTRICHT
286	Willems, M.M.A. MAASTRICHT
157	Willems-Reggers, A.M. MAASTRICHT
87	Wintjens, MAASTRICHT
440	Wisman, B.G. MAASTRICHT
524	Witte, P.J. de MAASTRICHT
402	Wolfs, J.M.H. MAASTRICHT
453	Wolfs, M.L.M. MAASTRICHT
322	Woonpunt Maastricht en Mergelland, MAASTRICHT (mede namens: Servatius)
178	Wories-Zeguers, MAASTRICHT
303	Zevenbergen, T.T. MAASTRICHT
203	Zimmerman-Niesten, M. MAASTRICHT
503	Zwigt, A. MAASTRICHT



6

WAT IS ER GEBEURD MET REACTIES ?

ANALYSE REACTIES PER THEMA

In onderstaande analyse van het Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat zijn alle 532 verschillende **reacties** die via brief of e-mail zijn ontvangen **per onderwerp samengevat**. **Iedere reactie heeft een uniek nummer gekregen**. In de linker kolom treft u deze unieke nummers aan. Op pagina 16 in dit consultatieverslag treft u verder een **alfabetisch overzicht van alle respondenten** aan. U kunt hierin ondermeer nalezen of het een reactie betreft namens een belangenorganisatie. Wanneer een reactie door meerdere mensen is ondertekend, staat dat ook vermeld. Sommige respondenten hebben aangegeven hun gegevens vertrouwelijk behandeld te willen zien. Hun namen en adresgegevens zijn daarom alleen bij het Inspraakpunt bekend en niet opgenomen in het overzicht.

Schematisch gaat het om de volgende onderwerpen:

A2-passage Maastricht

- > Probleem en doelstelling A2-passage
- > Procedure A2-passage

Onderzochte alternatieven voor ombouw huidige A2-passage tot autosnelweg

- | | |
|-------------------------------------|-----------------|
| > Luikse variant | - Voorstanders |
| | - Tegenstanders |
| > Ondertunneling huidige A2-passage | - Voorstanders |
| | - Tegenstanders |
| > Oostelijke omleiding | - Voorstanders |
| | - Tegenstanders |
| > Westelijke omleiding | - Voorstanders |
| | - Tegenstanders |
| > Alternatieven overig | |

Ontsluiting bedrijventerrein Beatrixhaven

- | | |
|---|-----------------|
| > Uitgangspunten en doelstelling | |
| > Procedure | |
| > Alternatief A, B, C en D | - Voorstanders |
| | - Tegenstanders |
| > Alternatieven algemeen | |
| > Effecten ontsluiting bedrijventerrein Beatrixhaven vanaf A2 | |

In onderstaande analyse van het Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat kunt u verder lezen wat op hoofdlijnen is opgemerkt.

	A2- PASSAGE MAASTRICHT
308, 323, 324, 330, 348	Probleem en doelstelling A2-passage In 12 reacties, namens 15 respondenten wordt ingegaan op de probleem- en doelstelling van voorliggende plannen. Enkele respondenten geven aan het capaciteitsprobleem op de A2 en de daaruit voortvloeiende problemen voor leefbaarheid en luchtkwaliteit te onderkennen. Daarnaast wordt de doelstelling om te komen tot een integraal en duurzaam pakket van maatregelen ondersteund.
67, 303, 341, 396, 423, 503, 514	<i>Vergrijzing</i> Meerdere respondenten vragen zich af in hoeverre rekening is gehouden met de vergrijzing van de bevolking. Zij menen dat dit capaciteitsuitbreiding in de toekomst wellicht overbodig maakt.
7, 21, 29, 63, 64, 65, 106, 143, 173, 179, 195, 198, 300, 302, 323, 329, 397, 424, 441, 448, 478, 500, 502, 514, 518, 520, 530, 531	Procedure A2-passage In 64 reacties, namens 98 respondenten worden opmerkingen gemaakt over de procedure. Zij stellen ondermeer de heroverweging van de alternatieven aan de orde en stellen vraagtekens bij de objectiviteit en volledigheid van de plannen. Daarnaast zijn er procedurele vragen en opmerkingen en wordt er gepleit voor een snelle uitvoering. <i>Heroverweging alternatieven</i> Meerdere respondenten vinden het onbegrijpelijk dat alternatieven die na eerdere inspraakprocedures zijn afgewezen, met name de oostelijke omleiding, nu weer heroverwogen worden. Het nogmaals onderzoeken van de alternatieven wordt geld, tijd en energieverspilling gevonden. Te meer omdat er reeds financieel en bestuurlijk overeenstemming is en omdat reeds is geïnvesteerd in twee korenwolfprojecten, in de nieuwbouwwijk Vroendaal en in de opkoop van woningen. Daarnaast zijn enkele respondenten van mening dat met de voorliggende rapporten voldoende onderbouwing is gegeven voor het wegstrepen van de alternatieven anders dan de voorkeursvariant van de projectorganisatie.

67, 243, 283, 310, 340, 341, 348, 349, 415, 454, 479, 501, 524	<i>Objectiviteit</i> Verschillende respondenten trekken de objectiviteit van de rapporten in twijfel. De keuze vooraf van een voorkeursalternatief beïnvloedt volgens hen de interpretatie van de onderzoeksgegevens. Ook door de vraagstelling in de onderzoeken worden de conclusies en aanbevelingen al in een richting gestuurd. Meerdere respondenten stellen in dit verband dat in de rapportage de principiële en primaire insteek van de Richtlijnen niet wordt gevolgd. Ook wijzen zij op tegenstrijdigheden in de rapporten. Zo wordt in het ene rapport gesteld dat sloop van woningen noodzakelijk is, terwijl in andere rapport sloop niet nodig wordt geacht. Daarnaast wordt sloop van woningen langs de stadstraverse als simpel bijkomend feit gepresenteerd, terwijl sloop van woningen bij andere alternatieven als zeer negatief wordt beoordeeld. Betreffende objectiviteit worden ook bedenkingen geuit over de parallel-schakeling van de MER-procedure en de ruimtelijke ordeningprocedure. Gesteld wordt dat de keuze voor het tunneltraject niet alleen de onderzoeksvraag van het MER-traject bepaalt, maar ook de afweging, dit leidt af van een objectieve benadering.
71, 93, 142, 341, 348, 478, 518	Enkele respondenten vinden dat de informatievoorziening tekort schiet. Volgens hen was bijvoorbeeld in de nieuwsbrief en tijdens de informatiebijeenkomst met name aandacht voor de tunnelvarianten en in mindere mate ook voor de oostelijke omleiding. Hierdoor leek het alsof de westelijke omleiding slechts een schijnalternatief is. Een inspreker wijst erop dat door de informatievoorziening voorafgaand aan de informatiebijeenkomst de indruk is gewekt dat de oostelijke omleiding niet meer aan de orde was.
285, 342, 348, 477	<i>Meenemen in de plannen</i> Enkele respondenten achten het onzorgvuldig dat er voorafgaand aan presentatie van de plannen geen overleg is geweest met Vlaamse en provinciale (verkeers)instanties en de gemeenten Lanaken en Riemst. Ook zijn relevante plannen die zowel door de Nederlandse als Vlaamse overheden zijn aanvaard en die als extra motivatie dienen om het alternatief westelijk omleiding niet nader in beschouwing te nemen, niet meegenomen in voorliggende studie. Plannen die in dit kader worden genoemd zijn ondermeer de Zouwdalstudie Maastricht, Zouwdal en leemwinning (GRUP), GRUP Leem in Zuid-Limburg, het Ruimtelijk Structuurplan Provincie Limburg en de plannen voor aanleg van golfterrein de Dousberg. Daarnaast menen de respondenten dat de verschillende lopende onderzoeken gekoppeld moeten worden, waarbij het gezamenlijke effect op ondermeer verkeersstromen, leefbaarheid en milieu voor zowel Vlaams als Nederlands grondgebied moet worden onderzocht. Ook wordt gevraagd aandacht te besteden aan de volledige restproblematiek van alle varianten. Gemeend wordt dat de alternatieven in voorliggende plannen zich beperken tot het plangebied en slechts gedeeltelijk ingaan op de problematiek in aangrenzende gebieden. Het gaat om bereikbaarheid van de buurten, milieueffecten buiten het plangebied, de leefbaarheid van buurten en nieuwe ontwikkelingen.
307, 319, 348, 480	Enkele respondenten wijzen erop dat de kosten-batenanalyse nog niet bekend is. Het belang van deze analyse wordt onderkend. Ook is een respondent van mening dat het bedrag van van € 631 miljoen aan bouwkosten veel te hoog is.
71	Door een respondent wordt opgemerkt dat de wijk De Heeg niet genoemd wordt in de rapporten. Dit is opmerkelijk aangezien de Oeslingerbaan een mogelijke invalsroute voor de oostelijke omleiding is.

11, 114, 151, 172, 178, 209, 302, 309, 319, 282, 323, 340, 341, 348, 445, 471, 454, 478 23, 325, 330, 341, 348, 349, 454, 480	<i>Procedurele opmerkingen</i> Verschillende respondenten hebben procedurele vragen en opmerkingen. - Enkelen is niet duidelijk hoe en wanneer burgers hun inbreng kunnen leveren. - Anderen willen graag persoonlijk en tijdig geïnformeerd worden. - Een paar respondenten vindt de geboden reactietermijn van vier weken te kort. - Door meerdere respondenten wordt gewezen op het belang van consultatie en inspraak. Sommige van hen betwijfelen of inspraak in het verleden serieus is meegenomen en of dit in de toekomst zal gebeuren. <i>Snelle besluitvorming</i> Verschillende respondenten onderkennen het belang van een snelle besluitvorming, hierbij moet echter de zorgvuldigheid niet uit het oog worden verloren. Eén respondent geeft een aantal gunningscriteria, die bij het aanbestedingstraject moet worden meegegeven. Een goede bereikbaarheid van de stadsregio tijdens en na de bouw moet daarbij het uitgangspunt zijn.
	Onderzochte alternatieven voor ombouw huidige A2-passage tot autosnelweg In bijna alle reacties wordt een voorkeur uitgesproken voor of bezwaar gemaakt tegen één van de alternatieven. Daarnaast worden aandachtspunten of overwegingen meegegeven bij realisatie van een van de alternatieven. Bij zowel de tunnel- als omleidingsalternatieven wordt door veel respondenten ingegaan op de hinderwerking van op- en afritten. Daarnaast wordt in veel gevallen gewezen op het belang van scheiding van doorgaand en bestemmingsverkeer.
176, 217, 354 45, 348, 360, 428, 488	Luikse variant (bovengrondse optimalisering huidige A2-passage) Voorstanders Luikse variant Drie respondenten kiezen voor de Luikse variant. Als belangrijk voordeel zien zij het feit dat er met relatief kleine aanpassingen, mogelijk een gedeeltelijke ondertunneling, resultaat kan worden behaald. Een ander voordeel is dat er geen sloop van woningen noodzakelijk is. Tegenstanders Luikse variant Vijf respondenten geven aan in de Luikse variant geen reëel alternatief voor de A2-passage te zien. Zij zijn van mening dat de doelstellingen op het gebied van lucht- en geluidsoverlast niet worden behaald.

1, 2, 3, 5, 8, 12, 14, 15, 19, 21, 22, 25, 26, 32, 33, 35, 39, 43, 44, 47, 50, 51, 52, 53, 54, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 64, 70, 72, 73, 74, 75, 76, 78, 79, 80, 82, 84, 85, 87, 88, 90, 95, 96, 97, 98, 99, 100, 101, 102, 104, 105, 106, 107, 108, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 123, 126, 127, 128, 129, 133, 134, 140, 141, 144, 145, 146, 147, 148, 149, 151, 152, 153, 154, 156, 158, 159, 161, 162, 164, 165, 166, 167, 168, 169, 172, 173, 174, 175, 177, 178, 186, 188, 190, 192, 194, 195, 199, 200, 201, 203, 206, 208, 211, 212, 213, 216, 218, 219, 223, 226, 227, 228, 229, 231, 233, 234, 235, 236, 237, 238, 241, 244, 245, 248, 250, 252, 254, 255, 256, 257, 258, 259, 260, 262, 263, 264, 266, 267, 268, 269, 271, 272, 273, 275, 277, 278, 279, 280, 282, 283, 286, 288, 291, 299, 300, 303, 304, 305, 307, 308, 311, 316, 317, 319, 322, 323, 324, 325, 326, 328, 329, 330, 331, 334, 337, 343, 347, 357, 360, 361, 362, 364, 365, 367, 368, 370, 371, 372, 374, 375, 376, 377, 381, 384, 387, 388, 392, 393, 397, 399, 401, 402, 403, 404, 405, 406, 407, 408, 409, 410, 413, 415, 421,	Ondertunneling huidige A2-passage Voorstanders tunnel In 293 reacties namens 522 respondenten wordt een voorkeur uitgesproken voor ondertunneling. Enkelen geven hierbij expliciet aan, dat een gegraven tunnel de voorkeur heeft. Zij geven hiervoor argumenten op het terrein van o.a. het A2-project algemeen, leefbaarheid, milieu, bouwtechniek, verkeer, financiën en uitvoering. A2-project algemeen - Heeft het grootste probleemoplossend vermogen en biedt een oplossing voor de meervoudige problematiek. - Biedt mogelijkheden voor gebiedsontwikkeling en herbouw van woningen, op een manier die bij Maastricht past. Dit draagt bij aan de profilering van de stad en zorgt voor compensatie van de noodzakelijke sloop. Kwalitatief hoogwaardige nieuwbouw geeft daarnaast een impuls aan de aanpalende aandachtswijken. - Is de minst 'kwade' oplossing. - Belast de minste mensen. - Heeft voorkeur van lokale, regionale en landelijke politiek en is al eerder vastgelegd in studies en rapporten. Tijdens de laatste gemeenteraads-verkiezingen hebben de partijen die een oostelijke omleiding afwijzen, gewonnen. De gemeente kan de tunnel niet meer terugdraaien, anders is jarenlang een verkeerde voorstelling van zaken gegeven en is de overheid niet meer geloofwaardig. - Wordt door veel mensen al als een feit gezien. Verandering van plannen zou negatieve publiciteit met zich meebrengen. - Kan rekenen op steun van het grootste deel van de Maastrichtse bevolking. - Past binnen het beleid van de gemeente Maastricht 'een compacte stad in een weids landschap'. - Past binnen het Kabinetsbeleid: de doelstellingen duurzame kwaliteit van de leefomgeving en behoud of versterking van milieu en natuur. - Geeft de stad de mogelijkheid een vernieuwende oplossing te presenteren, en zichzelf als 'vernieuwend' op de kaart te zetten. Dit komt overeen met beleid van gemeente Maastricht. Leefbaarheid - Neemt een belangrijke barrière in de stad weg. - Levert goede mogelijkheden voor verbetering van de leefkwaliteit en levert uiteindelijk de beste oplossing voor woongenot. - Biedt de beste oplossing voor de problematiek van luchtvervuiling en stank rondom de traverse, mede door de mogelijkheden tot filtering van de lucht in de tunnel. Ook zorgt de tunnel voor verbetering van de luchtkwaliteit in de gehele stad en de Maasvallei. - Brengt minder geluidsoverlast met zich mee dan een bovengrondse weg. - Verlost de stadskern en de bevolking van overlast. - Stad is al ingericht op de ruimte die de A2 gebruikt en de directe omgeving van de traverse is al aangepast aan verkeersoverlast (drukte, lawaai). Natuur en milieu - Meest milieuvriendelijke oplossing, omdat hiervoor geen natuur hoeft te wijken en geen landschappelijke waarden worden aangetast. Bouwtechniek - Technisch de beste oplossing. - Voldoende toekomstvast, mits breed genoeg uitgevoerd.
--	---

427, 428, 432, 433, 437, 438, 439, 440, 441, 442, 444, 446, 447, 448, 449, 450, 452, 456, 459, 460, 461, 462, 464, 467, 468, 470, 471, 473, 474, 475, 476, 478, 480, 481, 483, 484, 485, 486, 487, 488, 494, 496, 497, 498, 502, 504, 505, 506, 508, 513, 514, 516, 518, 519, 528, 529	<i>Verkeer</i> - Lost de problematiek van doorstroming en bereikbaarheid het beste op, aangezien lokaal en transit verkeer worden gescheiden. Bereikbaarheid van gehele stad verbeterd. Dit betekent een vermindering van sluipverkeer door omliggende wijken. - Biedt een goede mogelijkheid om verkeer de stad te laten passeren. Is een verbetering en handhaving van bestaande routes. - Ruimte op tunnel biedt mogelijkheden om de resterende verkeersknelpunten op te lossen. - Levert geen belasting voor het woon – werk verkeer. <i>Financiën, economie</i> - Is economisch de beste oplossing. - Kosten voor aanleg zijn al bekend. - Omwonenden van A2 traverse hebben al langere tijd mogelijkheid om hun woning te verkopen. De gemeente heeft al veel van deze woningen in bezit. <i>Uitvoering</i> - Tijdelijke overlast gedurende de aanleg kan niet opwegen tegen een permanent slechter alternatief. <i>Oostelijke of westelijke omleiding zijn niet wenselijk</i> - Gaan door nog bestaande groen rondom de stad en brengen teveel en onherstelbare schade toe aan omringende natuurgebied (Terraspark) en landschap. Ondertunneling is minder belastend voor milieu en landschappelijke en natuurwaarden. Hierdoor blijven ook mogelijkheden voor recreatie gewaarborgd. - Oostelijke of westelijke omleidingen zijn langer dan eventuele tunnel, waardoor kans op sluipverkeer groter wordt en luchtvervuiling en geluidsoverlast toenemen voor omwonenden in Maastricht-oost/west. Daarmee tasten omleidingen leefbaarheid van stad verder aan. - Vergen nog jaren van onderzoek. - Zullen hun grenzen snel zullen bereiken. - Zorgen voor veel overlast op gebied van verkeer, luchtvervuiling en geluid voor de inwoners van Heer, De Heeg, Vroendaal, Eyldergaard, Amby en Scharn, waaronder gevaarlijke verkeerssituaties voor kinderen. - Zorgen niet voor oplossing, maar verplaatsing van problematiek met betrekking tot geluid en luchtvervuiling. - Geen ruimte voor aanleg van een weg, voor het creëren van toevoegingen moeten woningen worden gesloopt in Vroendaal (pas ontwikkeld gebied) en woningen in Amby kunnen niet worden gebouwd. - Eerder gedane investeringen in stadsuitbreiding worden teniet gedaan. - Omleidingen lijken gekozen vanuit financieel oogpunt.
145, 200, 208, 291, 303, 325, 330, 408, 529 242, 323, 330	Enkele respondenten geven expliciet aan welke ondertunnelingsvariant hun voorkeur heeft. Een aantal kiest voor (een verlengde) TT3 (dit is een conventionele gegraven tunnel waarvan de uitvoering breder is dan de andere twee onderzocht varianten TT1 en TT2), omdat deze de snelste en meest structurele oplossing op het gebied van doorstroming en bereikbaarheid biedt. Bovendien vormen de overige alternatieven een te grote belasting voor het milieu en de leefbaarheid in de omringende wijken. Enkele respondenten bezien de ondertunneling in relatie tot de ontsluiting van de Beatrixhaven vanaf de A2 en tot een extra brug (Tweede Noorderbrug) over de Maas. Zij geven aan dat een extra brug over de Maas van invloed is op het A2-project.

78, 124, 275, 323, 431, 482, 487 479	Een aantal respondenten heeft een voorkeur voor de geboorde tunnel. Deze voorkeur is veelal gebaseerd op het feit dat bij een gegraven tunnel vele woningen gesloopt moeten worden en er een grotere bouwoverlast wordt verwacht. Eén respondent geeft aan dat daarnaast moet worden ingezet op verbetering van openbaar vervoer voorzieningen. Zodoende wordt een substantiële bijdrage geleverd aan een blijvend bereikbare en leefbare stad.
4, 64, 52, 54, 89, 94, 108, 111, 112, 115, 145, 174, 180, 185, 211, 213, 216, 236, 238, 307, 308, 312, 322, 323, 324, 325, 326, 330, 341, 351, 352, 465, 479, 511, 517, 524	Aandachtspunten bij keuze voor tunnel Mocht worden overgegaan tot ondertunneling geven verschillende respondenten ook hun zorgen of overwegingen aan voor: het project algemeen, leefbaarheid, milieu, verkeer, financiën en uitvoering. <i>A2-project algemeen</i> - Goede afstemming tussen plannen voor afslag Beatrixhaven – A2 en plannen voor ondertunneling van traverse. - Onderzoek alle mogelijke tunnelvarianties: in lengte, op- en afritten, aantal rijstroken, tunnelbuizen boven elkaar. <i>Leefbaarheid</i> - Geluidshinder bij tunnelmonden en het effect hiervan op direct omwonenden. Neem dit mee bij keuze consortium. Mogelijke maatregelen: geluidsschermen, holle dijk, stil asfalt gecombineerd met snelheidsbeperking. - Kwaliteit lucht/mate luchtvervuiling bij de tunnelmonden en het effect hiervan op direct omwonenden. Zorg voor goede ventilatie of filters. Neem dit mee bij keuze consortium. - Zo min mogelijk sloop van woningen. - Goede alternatieven voor huisvesting van mensen die hun woning kwijtraken. - Zoek oplossingen om verpaupering tegen te gaan. - De buurten langs de A2 moeten als woonbuurt gehandhaafd blijven. - Extra aandacht voor opheffen barrièrewerking tussen wijken rondom de traverse. - Gebied moet gezond, bereikbaar, veilig en leefbaar blijven. - Goede afstemming tussen bewoners, corporaties, gemeente en A2-partners over de eisen die worden gesteld aan leefbaarheid. <i>Natuur en Milieu</i> - Eventuele overlast door grondwater. Aangedragen maatregel: een half verzonden tunnelbak. - Impact van gehele ondertunneling op ondergrond. Aangedragen maatregelen: half open tunnel, gedeeltelijke ondertunneling. <i>Verkeer</i> - Doorstroming van oost – west verkeer. Aangedragen oplossing: splits dit verkeer al voor Maastricht. - Afhandeling van verkeer rondom de in/uitgang van de tunnel en voorkomen van overlast daarbij. Rol die de stadstraverse daarbij gaat spelen. <i>Verkeersveiligheid</i> - Voor fietsers en voetgangers is een ongelijkvloerse oversteekmogelijkheid bij de kruising Stadsboulevard / Scharnerweg van groot belang.

	<i>Financiën, economie</i> - Onderzoek financiële haalbaarheid van boortunnel. <i>Uitvoering</i> - Overlast voor omwonenden tijdens sloop van woningen, aanleg van tunnel en bij herbebouwing. - Goede bereikbaarheid van stad gedurende aanleg.
6, 45, 67, 68, 243, 266, 270, 310, 312, 314, 332, 338, 340, 341, 349, 353, 389, 429, 431, 482	Tegenstanders tunnel In 20 reacties namens 41 respondenten spreekt men zich uit tegen een ondertunneling van de A2 traverse. Zij geven hiervoor argumenten op het terrein van o.a. leefbaarheid, natuur en milieu, toekomstvastheid, verkeer, economie en uitvoering. <i>Leefbaarheid</i> - Barrière tussen woonbuurten aan weerszijden blijft. - Lucht- en geluidsproblematiek bij tunnelmonden. - Geusselt en Europaplein zullen niet bijdragen aan kwaliteit 'aangezicht omgeving'. <i>Natuur en milieu</i> - Toename luchtvervuiling doordat veel verkeer in stad blijft. Stadsboulevard zal opnieuw voor luchtvervuiling zorgen. - Bodemgesteldheid: een tunnel veroorzaakt grondwaterverstoring met verregaande gevolgen voor bebouwing in omgeving. <i>Toekomstvastheid</i> - Onvoldoende probleemoplossend vermogen. - Niet toekomstvast: aanpassingen en veranderingen van tunnel zijn lastiger dan bij vrij tracé. <i>Verkeer</i> - Transit en lokale verkeer worden niet gescheiden, waardoor doorstroming niet verbetert. - Ingewikkelde afwikkeling van verkeer boven- en ondergronds zorgt voor nieuwe problemen. - Geusselt en Europaplein met aansluitingen boven- en ondergronds blijven belastend voor omgeving, o.a. sluipverkeer. - Toename verkeersdrukke. <i>Financiën, economie</i> - Afbreken van enkele honderden woningen is te duur. - Instellen van tolheffing is niet aanvaardbaar. - Kosten zullen uit de hand lopen. <i>Uitvoering</i> - Aanleg zal overlast voor omwonenden en verkeerschaos veroorzaken en verminderde bereikbaarheid van Maastricht. Dit levert tevens economische schade.

6, 7, 9, 10, 16, 17, 18, 20, 31, 36, 38, 41, 68, 81, 91, 139, 142, 150, 206, 221, 243, 266, 270, 283, 308, 310, 332, 338, 340, 345, 346, 350, 352, 358, 517	Oostelijke omleiding Voorstanders oostelijke omleiding In 35 reacties namens 40 respondenten wordt gekozen voor een oostelijke omleiding. Zij geven hiervoor argumenten op het terrein van leefbaarheid, milieu, toekomstvastheid, verkeer(sveiligheid), financiën/economie, uitvoering en omgeving Maastricht. <i>Leefbaarheid</i> - Gaat niet meer door een woonkern. - Verbetert de leefbaarheid. - Geen sloop van appartementen langs de traverse nodig. - Gaat de verdeeldheid in Maastricht tegen: de stad wordt al verdeeld door de Maas. - Haalt de A2 uit het stedelijk gebied, waardoor de leefbaarheid rondom de traverse verbetert. Dit is een van de primaire doelstellingen van het A2-project. <i>Natuur en milieu</i> - Op de plaats van de huidige A2 (in de stad) kan de natuur worden hersteld (groene long als compensatie voor natuur in oost). - Beletsel uit oogpunt van faunabeheer zijn niet of nauwelijks aanwezig. - Het is meestal westelijke wind, waardoor de uitstoot van het gemotoriseerde verkeer niet over de stad waait. - De luchtkwaliteit en verkeersdrukken nemen af, omdat er minder verkeer door het Maasdal gaat rijden. - Natuurwaarden zijn van ondergeschikt belang ten opzichte van economische en menselijke factoren. - De fijn stofproblematiek is beter op te lossen. - De entree van Maastricht wordt niet ontsierd door kunstwerken en tunnelmonden die fijn stof en lawaai produceren. - Aan de oostkant is er minder overlast en hinder voor de bevolking van geluid en verontreinigde lucht. - Er hoeft geen boomkaalslag plaats te vinden. <i>Toekomstvastheid</i> - De oostelijke omleiding heeft goede uitbreidingsmogelijkheden. - Er is aan de oostkant veel onbebouwd gebied, dus er zijn veel mogelijkheden voor plannen. <i>Verkeer</i> - Enige alternatief dat zorgt voor ontlasting van de A2 en alle noord-zuid verbindingen. - Zorgt voor betere doorstroming en bereikbaarheid, aangezien transit en lokaal verkeer beter wordt gescheiden en de gespreide aansluitingen zorgen voor betere aansluiting op het onderliggend wegennet. Dit heeft een positief effect op het bestemmingsverkeer. - Grote steden worden het beste ontsloten door een randweg (zie voorbeeld Lyon). - Kortste weg met de minste obstakels voor het verkeer. - De argumenten tegen oostelijke omleiding zijn verkeerd. De aanpassingen aan het verkeersnet kunnen simpeler. - De bijlage bij de MER rapportage toont aan dat de omleidingsvarianten beter bijdragen aan de gestelde doelen en dat de effecten van deze varianten positiever zijn dan de tunnelvarianten. - Een op/afrit voor het centrum van Maastricht is niet nodig, er zijn al goede ontsluitingswegen. - Bestaande A2 tracé kan blijven bestaan voor lokaal verkeer.
--	---

	- Bedrijvenparken zijn via oostelijke omleiding beter te ontsluiten. - De spanning tussen Geusselt en Europaplein verdwijnt en de huidige verkeerslichten en gelijkvloerse kruisingen verdwijnen. - Huidige A2 tracé door Landgoederenzone kan worden opgeheven. Dit geeft impuls aan dat gebied en de stad. - Knooppunt A2/A79 naar het zuiden verplaatsen. Dit komt de landschappelijke kwaliteit van het Geuldal ten goede. Door de aanleg van een tunnel onder het plateau verdwijnt de omklemming van Rothem. - Het Heuvelland en Mergelland worden beter ontsloten. - Via een oostelijke omleiding tussen Geusselt en Gronsveld wordt Gronsveld, Randwyck, Heugem en industriegebied Maastricht – Eijsden beter ontsloten.
1, 12, 13, 14, 15, 19, 21, 26, 27, 28, 29, 30, 32, 33, 35, 37, 39, 43, 44, 45, 46, 47, 49, 50, 51, 53, 54, 55, 57, 58, 59, 61, 63, 64, 65, 67, 70, 74, 75, 76, 77, 79, 80, 82, 83, 86, 92, 95, 96, 97, 98, 99, 101, 102, 103, 104, 105, 107, 109, 110, 111, 112, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 122, 123, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 132, 133, 134, 135, 136, 137, 138, 140, 141, 143, 146, 147, 148, 151, 152, 153, 154, 155, 156, 157, 158, 159, 160, 161, 162, 163, 164, 165, 166, 167, 169, 170, 171, 172, 173, 174, 176, 178, 180, 182, 184, 185, 186, 187, 190, 191, 192, 193, 194, 195, 196, 197, 199, 201, 202, 204, 205, 207, 209, 211, 212, 214, 215, 218, 219, 220, 222, 224, 226, 227, 228, 229, 230, 231, 232, 233, 234, 235, 236, 237, 238, 239, 241, 244, 245, 248, 249, 250, 251, 252, 254, 256, 258, 259, 260, 262, 263, 264, 265, 267, 268, 269,	Tegenstanders oostelijke omleiding In 372 reacties namens 2683 respondenten spreekt men zich uit tegen een oostelijke omleiding. Zij vrezen voor aantasting van de leefomgeving en natuur, uiten twijfels over het oplossend vermogen van het alternatief en hebben nog een aantal argumenten van algemene aard. <i>Leefbaarheid</i> - Het leefklimaat in de woonwijken Heer, De Heeg, Scharn, Vroendaal, Eyldergaard en Amby zal verslechteren. De oostelijke omleiding zorgt in de wijken voor geluidsoverlast, verslechtering van de luchtkwaliteit, aantasting van de gezondheid, barrièrewerking, waardedaling van de woningen, afname van de verkeersveiligheid en slechtere bereikbaarheid. Met name de extra invalswegen door de woonwijken en de daarbij behorende toename van verkeer zal deze problemen veroorzaken. Verschillende inwoners van deze wijken geven aan planschade te gaan claimen. In de wijken wonen veel gezinnen, met name voor de kinderen is verkeersveiligheid belangrijk. In dit kader wordt gewezen op de honderden scholieren die door doorkruising van de Oude Molenweg zullen worden gehinderd. - Pas gebouwde huizen in Amby en Vroendaal moeten weer gesloopt worden. Mensen zijn hier juist gaan wonen onder het motto 'wonen in de natuur'. De wijk Vroendaal ontbreekt op de gebruikte kaarten en foto's, hierdoor ontstaan een vertekend beeld. - Bepaalde wijken, zoals Amby, Heer, Vroendaal en de woonkernen Gronsveld en Rijckholt komen volledig ingeklemd te liggen tussen wegen. - De huidige situatie op de Akersteenweg is al onacceptabel, met name tijdens spitsuren, door de verkeerstoename zal dit nog verslechteren. - Het leidt een verkeerstoename op het onderliggend wegennet ondermeer richting Rothem en op de N590 richting Maastricht met alle bijbehorende overlast. - Er worden nieuwe barrières opgeworpen, waardoor het aantal verreden kilometers, als ook het sluipverkeer toe zal nemen. - Een onevenredig groot aantal mensen zal overlast gaan ondervinden. <i>Natuur en milieu</i> - In tegenstelling tot bij de tunnelvariant is het niet mogelijk om de uitstoot van schadelijke stoffen door middel van filtering te reduceren. - Het leidt tot onherstelbare aantasting van de natuur rondom en in de oostelijke wijken van Maastricht. Hierbij worden met name het Savelbos en het natuurgebied Terraspark genoemd, waar zich ook beschermde flora en faunasoorten bevinden. Het gebied wordt gezien als de groene long van Maastricht. De cultuurhistorische, archeologische, recreatieve,

271, 272, 273, 274, 276, 277, 278, 279, 280, 281, 284, 286, 287, 288, 289, 290, 292, 294, 296, 297, 298, 299, 300, 301, 302, 303, 304, 311, 313, 316, 317, 318, 319, 323, 324, 326, 328, 329, 331, 333, 334, 335, 336, 337, 343, 347, 354, 355, 357, 360, 361, 362, 363, 364, 365, 366, 367, 368, 369, 370, 371, 372, 374, 375, 376, 377, 380, 381, 383, 384, 386, 387, 388, 390, 392, 393, 395, 396, 397, 398, 399, 400, 401, 402, 403, 404, 405, 406, 407, 408, 409, 412, 413, 414, 415, 416, 417, 418, 419, 421, 422, 423, 424, 425, 426, 427, 428, 432, 433, 435, 436, 437, 438, 439, 440, 441, 442, 443, 444, 445, 446, 447, 448, 449, 450, 451, 452, 455, 456, 457, 458, 459, 460, 461, 462, 463, 464, 465, 466, 467, 469, 470, 471, 472, 473, 474, 476, 478, 480, 481, 483, 484, 485, 486, 487, 488, 489, 490, 491, 492, 493, 494, 495, 496, 497, 498, 499, 500, 502, 503, 504, 505, 506, 507, 508, 509, 510, 511, 512, 513, 514, 518, 519, 520, 521, 522, 523, 525, 527, 528, 529, 530, 532, 533	natuur en landschappelijke waarden van het terrassengebied worden verwoest. In dit kader wordt er tevens op gewezen dat de Molenweg als harde grens voor bebouwing moet worden gehandhaafd. - De ontheffingsprocedures voor de beschermde soorten zullen jaren duren, terwijl de A2-problematiek zo spoedig mogelijk opgelost dient te worden. - Er zal een scheiding ontstaan in recreatief en toeristisch opzicht tussen Maastricht en het omringende heuvelland. - Het leidt tot verlies en schade aan landbouw- en fruitteeltgronden. Ook zal het volkstuintencomplex Amby volledig moeten verdwijnen. - De belevingswereld van een A2-gebruiker op maaiveldniveau wordt teniet gedaan door mogelijk verdiepte ligging en mitigerende maatregelen, zoals een geluidswal. - Er wordt een kwetsbaar waterwingebied doorkruist. Hierdoor wordt de waterwinning bedreigd, met consequenties voor levering drinkwater. Door sluiting van de winningen stijgt het grondwaterpeil. Dit kan negatieve gevolgen hebben voor de flora en fauna en overlast veroorzaken voor de bewoners. <i>Toekomstvastheid</i> - Het leidt niet tot een oplossing, slechts 20% van het verkeer is transit-verkeer het overige verkeer heeft een bestemming in de stad. Een bypass voor bestemmingsverkeer is onzinnig. - Het probleemoplossend vermogen van een tunnel is groter. Dit wordt ook aangetoond door eerdere studies en rapporten. - Er zijn beter alternatieven. - De Stadsboulevard zal zwaar belast blijven, waarmee de barrière tussen de aanpalende wijken blijft bestaan. - Het is niet consistent met Maastrichts beleid van 'een compacte stad in een weids landschap'. <i>Algemeen</i> - Het is strijdig met het bestemmingsplan voor ondermeer de woningbouw in Amby en Heugemerveld. - Er is sprake van kapitaalvernietiging in verband met de al aangekochte appartementen langs de huidige traverse, als ook vanwege gedane investeringen in de aanleg van een voetbal- en een golfterrein. - De problemen rond huidige A2-passage worden slechts verplaatst naar een ander deel van Maastricht. - Er wordt een unieke kans om het gebied rondom de huidige traverse te ontwikkelen gemist.
323, 324	Aandachtspunten en vragen over oostelijke omleiding In twee reacties namens zes respondenten wordt bezwaar gemaakt tegen de hoofijzervarianten. Daarvoor worden dezelfde argumenten aangedragen als tegen de oostelijke omleiding.

117, 122, 123, 125, 165, 172, 254, 304	Een aantal respondenten heeft vragen bij een oostelijke omleiding: - Is er in de begroting rekening gehouden met extra kosten in de vorm van planschade, uitkoop, juridische procedures, sloop, alternatieve woningen en herbouw? - Waar kunnen mensen terecht voor vergoedingen voor geleden schade? - Waar kunnen mensen terecht bij lichamelijke klachten als gevolg van de veranderingen in omgeving? - Wie betaalt de waardevermindering van de huizen? - Worden de huizen in Heer ook verworven door de gemeente? - Wat is het mogelijke effect van een oostelijke omleiding op wonen in de wijk Vroendaal? - Worden geluidwerende maatregelen direct getroffen, wanneer met aanleg wordt begonnen? Enkele respondenten hebben verschillende overwegingen bij de realisatie van een oostelijke omleiding. - Om geluidhinder en luchtverontreiniging te beperken zou de oostelijke omleiding minimaal verdiept moeten worden aangelegd. - Om doorstroming van verkeer te waarborgen in geval van een oostelijke omleiding: leg een doorgaande parallelweg aan voor noord-zuid verkeer. - De grondwaterproblematiek zou kunnen worden ondervangen door een oude overlaat van de Maas in ere te herstellen. Dit geeft tevens extra impuls aan Maastricht-oost.
6, 24, 40, 42, 48, 93	Westelijke omleiding Voorstanders westelijke omleiding 6 respondenten zijn voor een westelijke omleiding. Zij geven hierbij de volgende argumenten aan: <i>Leefbaarheid</i> - Het alternatief zorgt voor ontlasting van de huidige rondweg, die inmiddels door de dichtbevolkte westrand van Maastricht loopt. - Het levert de meest leefbare oplossing voor de meeste mensen. <i>Natuur en milieu</i> - Er komt een aaneengesloten groengebied rond Maastricht, als er bomen worden geplant. <i>Verkeer</i> - De invalswegen naar de stad worden ontlast. - Het leidt het verkeer sneller om de stad. - Het verbetert de bereikbaarheid van de Beatrixhaven en voorkomt daarmee sluipverkeer. De westelijke omleiding is het enige alternatief dat ontsluiting Beatrixhaven inpast. - Goede aansluiting met bestaande snelweg. - Er komen bruggen bij, waardoor de bestaande bruggen filevrij worden. - De westelijke omleiding zorgt voor een betere ontsluiting van Itteren en Borgharen. - Vlaanderen wordt beter bereikbaar. Een echte rondwegfunctie kan worden bereikt. <i>Financiën</i> - De westelijke omleiding is goedkoper.

1, 12, 15, 19, 21, 26, 35, 37, 43, 45, 47, 57, 59, 61, 63, 82, 97, 111, 112, 130, 134, 143, 174, 176, 194, 210, 212, 219, 227, 228, 231, 233, 234, 235, 236, 238, 250, 252, 258, 260, 261, 263, 265, 267, 268, 269, 271, 272, 278, 279, 285, 288, 303, 323, 331, 339, 342, 348, 360, 369, 396, 407, 408, 410, 413, 420, 428, 430, 440, 448, 452, 460, 461, 465, 467, 477, 485, 488, 490, 505, 513	Tegenstanders westelijke omleiding In 81 reacties namens 88 respondenten spreekt men zich uit tegen een westelijke omleiding. De volgende overwegingen worden hierbij gegeven: <i>Leefbaarheid</i> - Het verstoort de leefbaarheid in de wijken Wolder, Daalhof, Hazendans, Pottenberg en Caberg. - Het heeft een te grote omvang/lengte en dat is nadelig voor het noord-zuid verkeer. Het veroorzaakt sluipverkeer in de Beatrixhaven en op de huidige traverse en zorgt voor extra autokilometers en daarmee voor geluidsoverlast, uitstoot van uitlaatgassen en voor meer energieverbruik. Met name de wijken Oud-Caberg en Malberg ondervinden hiervan veel hinder: het vormt een aantasting van de leefbaarheid aldaar. - Het creëert een ongewenste (sociale en economische) barrière met België en de Landgoederenzone. <i>Natuur en landschap</i> - Het zorgt voor een ernstige aantasting van beschermd natuurgebied (bij Oud-Caberg, Jekerdal, St. Pietersberg, Cannerberg). Hierdoor gaan belangrijke ecologische, natuur- en cultuurhistorische waarden verloren en verliest het gebied aan recreatieve en visuele waarde. - Het doorkruist belangrijk agrarisch, archeologisch en cultuurhistorisch gebied. Dit gebied en de monumenten nemen hierdoor in waarde af. De eenheid van het gebied verdwijnt. In studies en beleid is bescherming van dit gebied juist vastgelegd. Dit heeft draagvlak onder de bevolking. <i>Toekomstvastheid</i> - Het heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen. - Het biedt geen oplossing voor de problematiek op het gebied van lucht, geluid en leefbaarheid. <i>Verkeer</i> - Het maakt de aanleg van twee extra bruggen noodzakelijk. <i>Algemeen</i> - Het is strijdig met het gemeentelijke beleid van een 'compacte stad in een weids landschap'. - Het kent verschillende harde belemmeringen.
--	---

48, 123, 124, 236, 287, 402, 404, 415, 416, 490, 502 34, 56, 66, 77, 94, 183, 240, 295, 318, 341, 359, 378, 379, 380, 382, 394, 434, 526	Alternatieven Overig In 50 reacties namens 65 respondenten stellen nieuwe alternatieven in de regio voor, nieuwe alternatieven voor een ondertunneling, een oostelijke omleiding, combinaties door en om de stad en mobiliteit in het algemeen. De nieuwe alternatieven moeten volgens de respondenten leiden tot meer positieve en minder negatieve effecten dan de huidige voorgestelde alternatieven. <i>Verder buiten Maastricht</i> - Een randweg verder buiten Maastricht om. Dit is bedrijfseconomisch een betere oplossing en minder milieubelastend. - Een aansluiting van de A2 ter hoogte van Eindhoven op het Belgische verkeersnet. Voordeel is dat de ontsluiting naar het zuiden verbetert en het A2 tracé door Maastricht wordt ontlast, waardoor de aanpassing wellicht niet meer nodig is. - Voor doorgaand verkeer, een noordvariant vanaf de A2 langs Beatrixhaven met een verdere aansluiting in België op de weg Luik – Antwerpen. - De A2 verbinden via de E314 knooppunt A72 (afrit 32) in België en via Genk in de omgeving van Bilzen aan te sluiten op de A13. - Een alternatieve route Sittard-Heerlen-Aken-Luik. <i>Nieuwe alternatieven ondertunneling</i> - Ondertunneling van de A2 maar niet op de voorgestelde locatie, waarbij het bestemmingsverkeer en het doorgaand verkeer gesplitst worden. ondertunneling wordt bestemd voor het doorgaand verkeer en loopt via de huidige spoorlijnverbinding. Het autoverkeer gaat dan ondergronds en het treinverkeer bovengronds of omgekeerd. De respondent geeft een aantal voordelen aan: twee banen voor doorgaand verkeer, bufferzones voor bestemmingsverkeer in drukke periodes, geen sluiproute meer, geen consequenties huidige bebouwing, minder bouwoverlast en lagere kosten. - Een tunnel met een aftakking naar Heerlen en verder naar België. - Een tunnel waarbij ook het spoortracé parallel loopt aan de A2. Bij verplaatsing van het station naar het Koningsplein komt er op de plaats van het spoorwegemplacement ruimte vrij voor woningbouw. - Een tunnel onder de bestaande Maasbedding, tussen de Noorderbrug en Heugem. Het huidige tracé vanaf de Geusselt tot het Europaplein komt geheel vrij. Grond komt vrij voor andere doeleinden. Technisch mogelijk, gezien ervaringen elders, zoals de IJ-tunnel ten noorden van Amsterdam. - Een tunnel voor verkeer in één richting en de bovengrondse (huidige) verbinding voor het verkeer in de andere richting. Bovengrondse baan eventueel overkappen ten gunste van geluid en milieu. - Een tunnel onder de spoorlijn door Maastricht. De tunnel begint ten noorden van Maastricht, tussen de spoorlijnen Eindhoven–Maastricht en Heerlen–Maastricht. Onder en boven het Mosa-terrein aan de Meerssenerweg is er een overstap voor alle soorten verkeer. Vervolgens onder de spoorlijn Maastricht–Luik. Waar deze spoorlijn en de huidige A2 ten zuiden van Maastricht niet meer parallel lopen, komt de A2 tunnel omhoog. Ter hoogte van het woonwagenkamp Vinkenslag sluit de weg aan op de kruising met Gronsveld. - Wanneer jaren geleden al was gekozen voor een tunnel bij de Geusseltekruising en bij de Scharnerweg, hadden zich geen problemen voorgedaan met het doorgaande verkeer. Kijk naar België en Frankrijk waar verkeersproblemen bij kruispunten zijn opgelost door tunnels (Luik) en het plaatsen van een soort baily-brug.
--	--

11, 68, 81, 87, 213, 220, 236, 262, 336, 339, 341, 349, 391, 429, 431, 454	- Een geboorde tunnel van vier buizen met elk twee banen. Voordelen: elke buis kan worden afgewerkt en opgesteld als de volgende wordt gemaakt; een grotere tunnelveiligheid; bij een ongeval zijn er nog drie buizen beschikbaar; tot 2020 is een buis per rijrichting beschikbaar voor lokaal verkeer, waardoor het congestierisico voor het doorgaande verkeer kleiner is; door de kleinere boordiameter zal de tunnel minder diep hoeven te liggen. - Een geboorde tunnel die bouwoverlast aan de noordkant tot een minimum beperkt: deze begint ten noorden van de Marathonweg. In de afsluitende fase wordt een aansluiting gerealiseerd. Het tracé loopt als een slinger onder het Geusseltgebied, richting Terblijterweg, ter hoogte van de Oostermaasweg. In een flauwe bocht naar rechts wordt de tunnel gelegd, net even ten zuiden van de kruising Scharnerweg en Kon. Clovisstraat. Vandaaruit in een flauwe bocht naar links naar het Europaplein. In de zuidwestlus van dit plein wordt de andere bouwput gemaakt. Dit tracé beperkt ondertunneling door bewoond gebied. - Ondertunneling van (enkele van) de huidige ongelijkvloerse A2 kruisingen met eventueel een loop- of fietsbrug. - Het doorgaand internationaal verkeer via viaduct of snelweg op poten en het bestemmingsverkeer via de bestaande weg. - De A2 bij Rothem laten afbuigen over het treintraject Eindhoven–Maastricht met een aftakking naar Heerlen. De weg via het station weer aansluiten op route naar Luik. Achter het station de trein of de weg eventueel ondertunnelen. De bestaande weg gebruiken als stadsweg. <i>Nieuwe alternatieven oostelijke omleiding</i> - Ter bescherming van milieu en landschap de omleiding half verdiept aanleggen en inbedden in een folielaag ter plaatse van het waterwingebied De Tombe. Bestaande wegen via viaducten over de verdiepte weg leiden. - Glazen overkapping van de verdiept aangelegde oostelijke omleiding met eventueel enkele ecoducten. Ook de ontsluitingsweg Akersteenweg wordt getransformeerd tot een tunnel. In het kader van het Innovatieprogramma Lucht van Rijkswaterstaat en VROM wordt momenteel een haalbaarheidsstudie gedaan naar deze zogenaamde GreenRoad wijze van overkappen. - Ondertunneling oostelijke omleiding, huidige traverse handhaven voor bestemmingsverkeer. Voordelen o.a.: nadelen bovengrondse oostelijke omleiding komen te vervallen; voorkomen van sociale en maatschappelijke onrust onder de bewoners langs de huidige voorgestelde alternatieven; voorkomen van bouw hinder en economische schade; Akersteenweg en Terblijterweg vervallen als invalsweg; sparen van landschap en natuur; minimaliseren van milieuvuiling door ondergronds opvangen van uitlaatgassen (via luchtfilters afvoeren). - Ondertunneling oostelijke omleiding tussen Kruisdonk en Terblijterweg, Terblijterweg en Akersteenweg en knooppunt Gronsveld. Ter hoogte van Terblijterweg en Akersteenweg, de randweg verdiept aanleggen, met alleen opritten voor verkeer uit Maastricht/Heuvelland, geen afritten naar de stad. De huidige traverse krijgt één rijbaan per richting en is alleen toegankelijk voor plaatselijk verkeer en openbaar vervoer (mogelijkheden voor gebiedsontwikkeling). De tunnels waarborgen het stedelijk beleid van Maastricht en beschermen de natuurwaarden van het Terrasgebied. - De Akersteenweg aan de oostzijde aansluiten richting het noorden op de oostelijke omleiding. Deze weg ondertunnelen tussen de Mockstraat en de Oude Molenweg. Deze tunnel is voor doorgaand verkeer tussen het Europaplein en de Rijksweg naar Margraten. Het afslaan bestemmingsverkeer blijft bovengronds. Voor een betere ontsluiting van Randwyck moet er een rotonde worden aangelegd op het middenge-
---	---

	deelte van het huidige A2-tracé, via een onderdoorgang onder het spoor ten noorden van het station Randwyck. Het MECC, AZM en de UM krijgen dan een rechtstreekse verbinding met het Kenndytracé, de tunnel onder de Akersteenweg en de omgelegde A2 richting noorden. De Geusseltkruising kan een beperkte reeconstructie ondergaan, waarbij de hoofdroute uit het noorden afbuigt naar het Noorderbrugtracé, dat ongelijkvloerse kruisingen krijgt met de Meerssenerweg en de Willem Alexanderweg. De oude A2-traverse kan worden ingericht als Stadsboulevard. - Aansluitingen richting Maastricht zijn niet nodig omdat de huidige aansluitingen vanaf Kruisdonk en Gronsveld in gebruik kunnen blijven, met kleine aanpassingen. Er zijn maar één of twee aansluitingen nodig, omdat verkeer komend uit Maastricht niet ter plekke van de aansluitingen de nieuwe randweg op kan en verkeer vanaf de randweg niet naar Maastricht kan rijden. Verkeer op de uitvalswegen neemt af. Bestemmingsverkeer naar Maastricht van het noorden en zuiden moet de oude A2 door de stad kiezen. Doorgaand verkeer moet ontmoedigend worden om door de stad te gaan. Verkeer richting de wijken De Heeg, Heugem en Randwyck kan wel de omleiding gebruiken en ter hoogte van het nieuwe knooppunt bij Gronsveld weer noordwaarts rijden over de oude A2, die dan tot autoweg kan worden gedegradeerd. Daarnaast kan de aansluiting 55 compleet worden gemaakt. - Op het Europaplein kan een eenvoudiger knooppunt komen, waardoor er bouwgrond vrijkomt op een centrale locatie. Met de huidige tunnelplannen is dat niet of veel beperkter mogelijk.
45, 124, 275, 314	<i>Combinaties</i> - Een combinatie van het huidige A2-tracé en de oostelijke omleiding, zonder op en afritten, waarbij het huidige tracé bedoeld is voor bestemmingsverkeer en de omleiding voor doorgaand verkeer. - Een verdiepte (5 m.) A2 oost-ring vanaf knooppunt Kruisdonk naar knooppunt Vinkenslag voor doorgaand verkeer. Daarbij gelijktijdige aanleg van de tweede Noorderbrug voor ontsluiting van de westelijk buitenwijken richting het noorden. Bestemmingsverkeer voor Randwyck op de ring ontsluiten via een aan te leggen knooppunt Vinkenslag. - Een combinatie van de tunnel en de westelijke omleiding, mits er wordt gekozen voor een langere tunnel en een aftakking in de richting van Hasselt en Antwerpen. - Een alternatief waarbij doorgaand en bestemmingsverkeer dat van de A2 gebruik maakt vroegtijdig wordt gescheiden: een geboorde tunnel voor het doorgaande verkeer en de ontsluiting van de Beatrixhaven combineren met een deel van de westelijke omleiding, zoals aangegeven in alternatief C. Het idee sluit niet uit dat het doorgaande verkeer via een tunnel en het stadsverkeer tussen Geusselt en Europaplein toch via een traversetunnel geleid wordt.
123, 189, 344, 358	<i>Mobiliteit algemeen</i> - Een transferium met een goede openbaar vervoer verbinding voor bestemmingsverkeer. Het grootste deel van het verkeer is namelijk bestemmingsverkeer. Hierdoor is een extra brug over de Maas niet nodig en de behoefte aan parkeergarages neemt af. - Een nieuwe blik op mobiliteit in Maastricht en bijbehorende Euregio. Een ondertunneling van de A2: vanaf knp A2/A79 tot voorbij Oeslingerbahn. Al het verkeer zoveel mogelijk door tunnel. Bij Geusselt en Europaplein twee grote rotondes met aansluitingen op Noorder- en Kennedybrug. De 4,5 km lange tunnel wordt diep in de grond geboord, waardoor bestaande infra van kabels, leidingen wordt gespaard. Verder ondertunneling spoor. Het lightrail/metro systeem gaat via tube. Ook verbinding met luchthavens. Er komen 3 metrostations in Maastricht. Huidige A2

	tracé en spoorwegemplacement komen vrij voor bebouwing. Door overige veranderingen in oost wordt dit gebied volledig gerevitaliseerd. - Weer het vrachtverkeer door de stad, zoals ook in Luik gebeurt.
52, 282, 431, 478	Effecten A2-project Maastricht In totaal 15 reacties namens 83 respondenten gaan in op de verschillende effecten van het A2-project Maastricht. <i>Leefbaarheid</i> Eén respondent is van mening dat de A2-problematiek in een breder kader bekeken moet worden. De huidige oplossingen zorgen niet voor verbetering van de luchtkwaliteit in Maastricht. Het integrale A2-plan dient te worden verbreed richting een totale visie op mobiliteit. Een andere respondent stelt dat de winst van het A2-project moet bestaan uit een substantiële afname van het sluipverkeer in Amby, zonder toename van geluidsoverlast, zonder onevenwichtige natuuroffers en zonder nieuwe vormen van barrièrewerking. Meerdere respondenten pleiten ervoor dat de bouwoverlast tot een minimum wordt beperkt. Voldoende financiële middelen voor eventuele tijdelijke huisvesting, tijdige en goede informatieverstrekking en bewegwijzering en een goede klachtenbehandeling zijn hierbij van cruciaal belang.
45, 108, 306, 385	<i>Water</i> Een van de argumenten tegen de oostelijke omleiding is doorsnijding van een waterwingebied. Een waterschap en een waterleidingsbedrijf gaan hier in hun reacties expliciet op in. Naast de reeds genoemde gevolgen van stijging van het grondwaterpeil wordt er geattendeerd op een fout in de rapporten. Er staat dat slechts één grondwaterbeschermingsgebied en één waterwingebied wordt doorsneden. Er worden echter drie grondwaterbeschermingsgebieden en afhankelijk van de variant twee of drie waterwingebieden doorsneden. Door het doorkruisen van het waterwingebied is drinkwaterwinning niet langer mogelijk. Door de noodgedwongen sluiting van de drinkwaterwinning komt de leveringszekerheid van de openbare drinkwatervoorziening onder druk te staan. De veronderstelling dat de effecten van de oostvariant op het grondwatersysteem beperkt zijn is dan ook niet juist. Enkele respondenten vrezen dat door aanleg van een tunnel het grondwater gaat stijgen. Gevraagd wordt wat er wordt gedaan om stijging van de grondwaterstand te voorkomen, met name in verband met wateroverlast in de kelders. Ten aanzien van het oppervlaktewater ontbreekt volgens één respondent een beschouwing over mogelijke positieve effecten van de tunnelvarianten indien het waterbezwaar wordt aangewend om het watertekort in de Landgoederenzone te bestrijden. Hierbij dient rekening gehouden te worden met het feit dat de Kanjel tijdens de piekafvoeren geen extra water kan verwerken vanwege de beperkte afvoer capaciteit van de duiker onder het Julianakanaal. Dezelfde inspreker stelt dat de weegfactor voor kwel/infiltratie voor wat betreft grondwater te licht is. Het veranderen van kwelstromen kan ingrijpende gevolgen hebben voor grondwaterafhankelijke natuur en verdient een zware beoordeling. De westelijke omleiding is hierdoor te positief beoordeeld.

64, 89, 118	<i>Economie</i> Enkele respondenten zouden het onterecht vinden als financiële overwegingen de doorslag zouden geven bij de keuze van een alternatief. Zij hebben de indruk dat de oostelijke omleiding alleen vanwege de lagere kosten heroverwogen wordt. Een ondernemersvereniging vraagt aandacht voor de bereikbaarheid van het stadscentrum en Wyck tijdens en na de bouwwerkzaamheden. Er wordt gevraagd wat de mogelijkheden zijn voor een verbinding vanuit de eventuele tunnel naar Wyck.
23, 45, 345, 356, 453	<i>Verkeer</i> Een aantal respondenten spreekt zijn zorg uit over de verknoping van de A2 en de A79. Het is niet duidelijk of hier al dan niet een rotonde komt. Een rotonde wordt om verschillende redenen niet wenselijk geacht. Gevreesd wordt voor verkeersoverlast op lokale wegen en filevorming. Ook wordt gesteld dat de situering en vormgeving van de verknoping invloed heeft op de effecten van de verschillende alternatieven voor ontsluiting van de Beatrixhaven. Een inspreker vraagt aandacht voor een nieuwe liftersplaats op een gunstige plek.

	ONTSLUITING BEDRIJVENTERREIN BEATRIXHAVEN
	Uitgangspunten en doelstelling
293, 330	Door vijf respondenten wordt ingegaan op de uitgangspunten en doelstelling betreffende de ontsluiting van het bedrijventerrein Beatrixhaven. Twee respondenten geven aan de doelstelling om de Beatrixhaven direct aan te sluiten op het nieuwe knooppunt A2/A79 te onderschrijven. Dat in diverse varianten rekening wordt gehouden met de aanleg van een tweede Noorderbrug, is vanzelfsprekend. In geval van noodzaak tot sloop van bedrijfspanden, dient zorgvuldig met eventueel te verplaatsen bedrijven worden omgegaan. Daarnaast gaat men ervan uit dat de toekomstige werkzaamheden geen invloed zullen hebben op de bereikbaarheid van bedrijven.
501	Eén respondent mist onderzoek naar een noordelijke toegangsweg. Als de aanwezige ontsluitingsweg wordt geoptimaliseerd, hoeft het verkeer naar de Beatrixhaven niet tot aan Maastricht te komen.
339	Eén respondent stelt dat – als de voorziene ontsluiting alleen ten behoeve van de Beatrixhaven is – een gelijkvloerse aansluiting op de Korvetweg voldoende oplossing biedt. Daarbij moet de volledige aandacht zijn gericht op een opwaardering van de huidige Noorderbrug, in plaats van een tweede Noorderburg.
302	Een respondent stelt dat de huidige plannen voor ontsluiting van de Beatrixhaven een planologische fout uit het verleden min of meer ongedaan maken. Dat destijds niet voortvarend is ingegrepen, heeft veel overlast voor omwonenden en voor verkeer tussen Bunde en Meerssen opgeleverd.
515	Rijkswaterstaat geeft aan in te stemmen met de conclusies ten aanzien van de Beatrixhaven.
	Procedure
320	Een respondent onderschrijft de uitgangspunten en randvoorwaarden uit het onderzoeksrapport voor de landgoederenroute.
321	Een respondent stelt dat alle alternatieven voor de ontsluiting van de Beatrixhaven indruisen tegen hetgeen het bestemmingsplan Landgoederen (goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van Limburg) beoogt te behouden. Er vindt een verstoring van de Landgoederenzone plaats, daarnaast worden de historische waarde en de relatie tussen de landgoederen onderling verbroken.
327, 348, 502	<i>Plangebied en aangrenzende gebieden</i> Drie respondenten menen dat er nauwelijks aandacht is voor de effecten van de aansluiting in de buurten Nazareth en Limmel. Zij vinden dat het MER zich beperkt tot structuuroplossingen en niet ingaat op de gevolgen van de oplossingen buiten het gebied waar de infrastructuur wordt aangelegd. Dit is te beperkt; ook de restproblemen van leefbaarheid, bereikbaarheid en milieu in deze wijken moeten worden meegenomen. De wijken Bunde en Rothem, waarvoor Limmel als doorgangsroute richting stad fungeert, krijgen die aandacht wel.

	Alternatieven Beatrixhaven In 54 reacties namens 96 respondenten wordt ingegaan op één of meerdere alternatieven voor ontsluiting van de Beatrixhaven.
41, 69, 84, 85, 90, 111, 194, 320, 411 271, 308, 339, 373	Alternatief A Alternatief A gaat uit van bundeling met de A2. Vanaf de verknoping met de A2/A79 buigt de weg naar het zuiden, zakt naar maaiveldniveau, en loopt achterlangs de Landgoederenzone Mariënwaard en dr. Poelsoord en buigt juist ten noorden van de woonbuurt Nazareth richting de Korvetweg. De passage van de Meerssenerweg, het spoor en het goederenspoor vindt plaats in één gezamenlijke tunnelbak (open). Na de passage met het spoor stijgt de weg naar maaiveld en wordt het tracé parallel aan de Korvetweg gevolgd om het bedrijventerrein via de Willem Alexanderweg te ontsluiten. Voorstanders alternatief A In 9 reacties namens 10 respondenten wordt een voorkeur uitgesproken voor alternatief A. In veel gevallen beargumenteren zij hun keuze op het vlak van milieu en verkeer: <i>Milieu</i> - spaart de landschapswaarde van de Landgoederenzone; - spaart het natuurgebied bij Mariënwaard; <i>Verkeer</i> - minste verkeershinder. Eén respondent stelt een ondergronds tracé voor, om eventuele negatieve gevolgen nog verder te beperken. Tegenstanders alternatief A Vier respondenten uiten zich tegen alternatief A. Zij hebben daarbij vooral aandacht voor de effecten op het gebied van milieu (en water) en leefbaarheid: <i>Milieu (en water)</i> - ongunstig voor natuurwaarden, milieu en water; - tast de ecologische waarden aan van de beschermde landgoederen Mariënwaard en dr. Poelsoord; - tast het leefgebied aan van de kamsalamander; - doorsnijdt het kwetsbare watersysteem dat de waterpartijen van de landgoederen onderling verbindt en drager is van de ecologische waarden van dit (kwel)gebied; - meest ongunstig alternatief ten aanzien van oppervlaktewater. <i>Leefbaarheid</i> De wijken Nazareth en Limmel worden nu al zwaar belast door sluipverkeer, de kernen worden steeds meer ingesloten. Dit leidt tot een extra belasting door een nieuwe aansluiting vanuit het noorden (nieuw te vormen knooppunt A2/A79). Er is geen aansluiting op Korvetweg, maar noordelijker van Nazareth, om verdere aantasting van het woongenot en waardedaling van woningen te voorkomen.

	Alternatief B Alternatief B gaat uit van een optimale bundeling met het spoor. Vanaf de verknoping A2/A79 wordt de Mariënwaard via een viaduct gepasseerd. Daarna buigt het tracé naar het zuidwesten om evenwijdig aan het spoor de Limmelderweg met een viaduct te passeren. De weg blijft hier op hoogte liggen. Na passage van de Limmelderweg worden de spoorlijn en het goederenspoor ongelijkvloers met een viaduct gepasseerd en wordt het tracé parallel aan de Korvetweg gevolgd om het bedrijventerrein via de Willem Alexanderweg te ontsluiten.
17, 33, 69, 145, 200, 208, 243, 303, 408	Voorstanders alternatief B Negen respondenten spreken hun voorkeur uit voor alternatief B. In veel gevallen beargumenteren zij dit met effecten op het vlak van milieu en leefomgeving: <i>Milieu</i> - (in vergelijking met optie A) minder schade aan ecologie. <i>Leefomgeving</i> - minder schade aan ruimtelijke kwaliteit. Er lopen al twee verkeersassen; het is belangrijk dat er geen verlies aan bedrijventerrein is, omdat de bedrijventerreinen in Maastricht toch al een relatief klein oppervlakte hebben.
303	Eén respondent doet suggesties voor een aantal aanvullingen en wijzigingen: - fiets- en voetbrug/ecoduct ter hoogte van de aftakking A2/A79, onder spoor; - hef bestaande gelijkvloerse kruising met spoorlijnen en Limmelderweg op. Bestem deze weg voor fietsverkeer en voetgangers en leg voor dit verkeer een minimaal 3 meter brede brug aan over de verdiept liggende ontsluitingsweg en de spoorlijn.
253, 373	Tegenstanders alternatief B Twee respondenten uiten zich tegen alternatief B. Zij geven de volgende argumenten: <i>Milieu:</i> - ongunstig voor de Landgoederenzone. <i>Leefomgeving</i> - veroorzaakt een risico op sloop van de woning en/of aantasting van het woongenot aan de Mariënwaard en in Nazareth.
271, 323, 339	Voorstanders alternatief B en/of alternatief C In drie reacties namens vijf respondenten wordt gekozen voor alternatief B en C, onder meer omdat deze alternatieven het gebied het kortst doorsnijden. Eén respondent oppert een combinatie van de twee alternatieven: dit heeft minimale milieuoverlast tot gevolg en vermijdt zoveel mogelijk de landschappelijke aantasting van Mariënwaard.
320, 321	Tegenstanders alternatief B, C en D In twee reacties namens zes respondenten wordt gesteld dat de alternatieven B, C en D het einde betekenen voor de eenheid en de identiteit van de natuur en het landschap van de Landgoederenzone. De drie tracés doorsnijden het hart van dit gebied; ontsnippering zal daarbij niet helpen. Ook leveren de tracés zichts- en geluidsoverlast op.

478	Eén respondent vindt dat de keuze voor één van deze alternatieven in hoge mate moet worden bepaald door de inwoners van Nazareth en Limmel. Hierbij moet aandacht zijn voor de praktische waarde van de route voor de Beatrixhaven en voor de alternatieven voor inpassing van de tweede Noorderbrug.
16, 18, 38, 82, 113, 121, 152, 194, 219, 242, 246, 247, 266, 305, 308, 315, 341, 348, 373 266 242, 247, 308, 327	Alternatief C Alternatief C is het meest noordelijk gelegen tracé en gaan via een zo kort mogelijke doorsnijding van de Landgoederenzone naar het bedrijventerrein. Via vier viaducten worden de Mariënwaard, het spoor, de Beukenlaan, de Hoekerweg en het goederenspoor gepasseerd. Na passage van de Beukenlaan wordt het bedrijventerrein ter hoogte van de Hoekerweg ontsloten door een aansluiting op maaiveld. De aansluiting op het bedrijventerrein kan echter niet gerealiseerd worden zonder verlies aan bedrijfsterrein aan de Schoenerweg. De bedrijven aan de Limmelderweg kunnen gehandhaafd blijven. De passage over het spoor en de Beukenlaan vindt plaats via één lang viaduct, waarbij de Beukenlaan zoveel mogelijk gehandhaafd blijft. Voorstanders Alternatief C In 19 reacties namens 37 respondenten wordt een voorkeur uitgesproken voor alternatief C. In veel gevallen beargumenteren zij dit via effecten op het vlak van verkeer, milieu en leefomgeving: <i>Milieu</i> - de kortste en meest directe aansluiting, dus ook minder uitstoot van fijn stof; - minste aantasting van de waarden van de landgoederenroute, een belangrijk cultuurhistorisch en landschappelijk gebied. <i>Verkeer</i> - ontsluiting via twee kanten blijft mogelijk; - tracé loopt langs het spoor; - geeft een betere aansluiting op de Hoekerweg. <i>Leefomgeving</i> - ligt het verst van de woongebieden af, waardoor er minimale overlast (milieubelasting en geluid) ontstaat voor de wijken Nazareth en Limmel. Aandachtspunten en vragen Alternatief C <i>Uitvoering:</i> - Eén respondent vindt het onverstandig om het kruisingsvrij maken van de Viaductweg met de Meerssenerweg en de Willem Alexanderweg uit te stellen. Deze viaducten zijn noodzakelijk voor de omleiding van verkeersstromen via de stadstraverse tijdens de bouwwerkzaamheden aan de A2. <i>Leefomgeving</i> - De aansluiting C onder het spoor is het meest gunstig voor de omgeving. - Ook vragen bewoners van de Mariënwaard in een gezamenlijke brief om de nieuwe weg ten noorden van het bedrijf Ackermans (Mariënwaard 3) te leggen, omdat daar meer ruimte is en geen woningen staan.

305	- Kostenbesparing, doordat bestaande hoogspanningsmast niet verplaatst hoeft te worden. - Twee respondenten vragen om onderzoek naar de mogelijkheid van ontsluiting van de Beatrixhaven via de Galjoenweg (binnen alternatief C). Een eventuele aansluiting op een tweede Noorderbrug blijft gehandhaafd. Dit zal onder meer minder belastend zijn voor de wijk Limmel. <i>Financiën/economie</i> - Eén respondent stelt dat in een vroegtijdig stadium aandacht moet zijn voor bedrijven die mogelijk moeten worden verplaatst, om nadelige economische effecten te minimaliseren.
9, 10, 282 531	Alternatief D Alternatief D gaat uit van een bundeling met het hoogspanningstracé met als doel aanpassing en verplaatsing van hoogspanningsmasten zoveel mogelijk te voorkomen. Via drie viaducten worden de Mariënwaaard, het spoor en de Limmelderweg en het goederenspoor gepasseerd. De passage over het spoor en de Limmelderweg vindt plaats via één lang viaduct om de Beukenlaan zoveel mogelijk te handhaven. De ligging langs de hoogspanningstracés noodzaakt echter tot de sloop van een aantal woningen en bedrijfspanden. Het tracé blijft vanaf de verknoping A2/A79 tot en met de passage over het goederenspoor op hoogte, waarna het tracé parallel aan de Korvetweg wordt gevolgd en de ontsluiting van het bedrijventerrein via de Willem Alexanderweg wordt gerealiseerd. Voorstanders Alternatief D Drie respondenten uiten hun voorkeur voor alternatief D, omdat dit alternatief de Landgoederenzone zoveel mogelijk intact laat en verder van de woonwijken verwijderd is. Tegenstanders Alternatief D Verschillende bewoners van de Mariënwaaard maken in een gezamenlijke brief kenbaar dat optie D wat hen betreft weinig kansrijk is, omdat voor deze optie hun woningen gesloopt zullen moeten worden.
14, 33, 247, 259, 391	Alternatieven algemeen <i>Voorstellen voor nieuwe alternatieven</i> Meerdere respondenten kunnen zich niet vinden in de voorgestelde alternatieven voor de ontsluiting van de Beatrixhaven. Zij stellen nieuwe (delen van) alternatieven voor: - De Beatrixhaven verplaatsen naar een voor vrachtverkeer goed bereikbare plaats, zonder de leefomgeving van mens en dier aan te tasten, en van de huidige haven een mooi woongebied maken. - De weg ten noorden van het bedrijf Ackermans (Mariënwaaard 3) aanleggen. Daar is meer ruimte, staan geen woningen en de hoogspanningsmasten hoeven niet te worden verplaatst. - Het verdiept aanleggen van de onderdoorgangen Meerssenerweg en het spoor. - Een viaduct over de rotonde A2/A79, ter bevordering van de doorstroming van het doorgaande noord/zuid verkeer. In- en uitvoegstroken aan

	de noord- en zuidzijde zouden de rotonde bereikbaar moeten maken voor alle andere richtingen. - De weg aanleggen ter hoogte van Weerterveld en rechtstreeks laten aansluiten op de Fregatweg ter hoogte van de 'kippenboerderij'. Op die manier worden woonwijken niet belast en wordt de A2 in een vroeg stadium ontlast van vrachtverkeer. - Bij aanleg van een oostelijke omleiding kan de huidige A2- tussen het knooppunt A2/A79 en de noordkant van Nazareth worden herbestemd als ontsluitingsweg van de Beatrixhaven en als onderdeel van de nieuwe volwaardige Maaskruising. Aan de noordkant komt dan een gelijkvloers kruispunt dat het verkeer verdeelt richting het Geusseltplein en de nieuwe noordelijke randweg richting Korvetweg. De tunnelbak uit alternatief A wordt overkapt met een glasdak, volgens het zogenaamde GreenRoad principe.
142	<i>Nieuwe brug</i> Eén respondent stelt dat er door kostenbesparing van de oostelijke omleiding nog financiële ruimte is om een nieuwe brug aan te leggen ter hoogte van de sluizen in Borgharen en Bosscherveld, met een aansluiting op de Brusselseweg. Deze verbinding is voor het verkeer met bestemming Beatrixhaven.
145	<i>Variant Noordentree – tweede Noorderbrug</i> Eén respondent vindt dat de variant 'Noordentree' onwenselijk is, omdat een tweede Noorderbrug de toekomstige aanleg van een groot waterpark langs de Maas ter hoogte van Bosscherveld teniet zal doen, vanwege de hoge kosten die hiermee samenhangen en vanwege de negatieve effecten die het zal hebben op de ruimtelijke kwaliteit in en om Borgharen. Uit studies blijkt bovendien dat er niet genoeg potentieel gebruik is voor een tweede brug. Een verbreding van de huidige brug is toereikend.
33, 181, 341, 348	<i>Onderzochte alternatieven te beperkt</i> Enkele respondenten vinden dat moet worden gezocht naar andere alternatieven, omdat in alle huidige alternatieven een aansluiting op de Korvetweg is voorzien, op korte afstand van woonwijken. Zij stellen voor ook alternatieven te onderzoeken die aansluiten op andere wegen, zoals: - aansluiting op de Galjoenweg; - de kortste weg via Vaeshartelt en aansluiting op de Fregatweg (dit als het niet de bedoeling is om de Korvetweg door te trekken richting Caberg-Lanaken).
285, 321, 327, 477	Effecten ontsluiting bedrijventerrein Beatrixhaven vanaf A2 In totaal 16 reacties namens 34 respondenten wordt ingegaan op de verschillende effecten van de ontsluiting van het bedrijventerrein Beatrixhaven vanaf de A2. Zij geven hun zienswijze op het gebied van verkeer, bereikbaarheid, leefbaarheid en natuur. <i>Verkeer</i> - Twee respondenten zien de ontsluiting Beatrixhaven als kans voor het verkeersluw maken van de Meerssenerweg / Mariënwaard en het verbeteren van het kruispunt Limmelderweg / Mariënwaard. - Een andere respondent vindt dat alleen onderzoek van verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid in oostelijke richting te beperkt: ook de effecten van ontsluiting naar het westen moet in het MER tweede fase worden onderzocht. De ontsluitingsweg wordt immers als eerste aanzet voor een Maaskruisende verbindingsweg opgeschaald. En een verbin-

	dingsweg met 2 x 2 rijstroken leidt tot een forse verkeerstoename richting België en in de Vlaamse dorpskernen. - Eén respondent geeft aan: reden voor de aanlanding op de Korvetweg is dat deze gereserveerd is als tracé voor de geplande tweede Noorderbrug, maar de reservering is buiten beschouwing gelaten bij de beoordeling en afweging van de afslagvarianten. Echter, de verkeersstromen naar de tweede Noorderbrug zullen vele malen groter zijn dan de verkeersstroom met bestemming Beatrixhaven. Daarom moeten deze belastingniveaus worden doorgerekend en gekwantificeerd. - Eén respondent vindt dat er geen aandacht is voor stadszoekend sluipverkeer via de Willem-Alexanderweg of anderszins, nu en in de toekomst. - Eén respondent vindt dat er geen aandacht wordt besteed aan de impact van de alternatieven op de verbinding met Vlaanderen. Hij geeft aan dat de bevindingen van het project Maaskruisend Verkeer in het verdere onderzoek moeten worden meegenomen.
320, 293	<i>Bereikbaarheid tijdens bouwwerkzaamheden</i> - Vier organisaties stellen in een gezamenlijke brief dat Kasteel Vaeshartelt en de op het kasteel gevestigde organisaties in de toekomst zowel tijdens als na de werkzaamheden bereikbaar moeten blijven per auto, fiets en openbaar vervoer. - Eén respondent vraagt aandacht voor de bereikbaarheid van de bedrijven tijdens de uitvoering van werkzaamheden ten behoeve van het A2-project, met name de ontsluitingsweg Beatrixhaven.
104, 244, 247, 321, 327, 478, 531	<i>Leefbaarheid</i> - Meerdere respondenten vragen aandacht voor (toekomstige) wijken die als gevolg van de aanleg van de ontsluitingsweg - en aanlanding op de Korvetweg - zullen worden geconfronteerd met een toename van geluidsoverlast, vermindering van de luchtkwaliteit en afname van het woon- en leefklimaat. Ook vrezen zij voor overlast en bereikbaarheidsproblemen tijdens de bouwwerkzaamheden. De volgende wijken worden in dit kader genoemd: - de geplande woningen op landgoed La Grande Suisse. Gevraagd wordt of er rekening is gehouden met de bouw van deze woningen; - Limmel: deze wijk heeft nu al enorme overlast van de Viaductweg, Meerssenerweg, de spoorbaan en de Willem Alexanderweg; - Rothem en Amby: gepleit wordt voor de juiste geluidsbeschermende maatregelen tijdens de aanleg; - Mariënwaard. - De positieve punten voor met name Rothem en Bunde (de ontsluitingsweg weert vrachtverkeer uit deze wijken) moeten ook gelden voor Limmel. Zeer veel verkeer naar en vanuit de Beatrixhaven passeert dagelijks via de Willem Alexanderweg. De afslag moet hieraan een einde maken. Er wordt vanuit gegaan dat de ontsluiting leidt tot een significante verbetering van de nu gepresenteerde waarden voor verkeersoverlast, geluidsoverlast en luchtvervuiling.
194, 236, 271, 308, 309	<i>Natuur en landschap</i> - Een aantal respondenten vraagt aandacht voor de natuurlijke, landschappelijke en cultuurhistorische waarden van de Landgoederenzone. Zij menen dat de voorgestelde alternatieven negatieve gevolgen zullen hebben voor dit gebied en verzoeken om een alternatief dat zo min mogelijk schade toebrengt aan de Landgoederenzone. In dit kader wordt voorgesteld de ontsluitingsweg verdiept of als tunnel aan te leggen. - Daarnaast wordt verzocht op korte termijn een geactualiseerde visie uit te werken, samen met alle betrokkenen in het gebied, waarin de compenserende maatregelen van de A2 worden meegenomen.

ANTWOORDEN OP HOOFDLIJNEN

A2-PASSAGE MAASTRICHT

Hoe is het rapport 1e fase MER tot stand gekomen?

De ombouw van de huidige A2-passage Maastricht tot autosnelweg is integraal onderdeel van het A2-project Maastricht. De milieueffecten van de verschillende tracés zijn onderzocht. Dit onderzoek is gepresenteerd onder de titel: 'Eén plan voor stad en snelweg; onderzoek alternatieven en varianten A2-passage Maastricht.'

Terugkijkend is in juli 2004 de eerste procedurestap van de (nieuwe) tracéwet-procedure doorlopen door het publiceren van het document 'Startnotitie A2-passage Maastricht'. Hierop heeft inspraak plaatsgevonden. In het advies voor de richtlijnen van de commissie voor de m.e.r. van september 2004 heeft de commissie voorgesteld om in de 1e fase MER een uitgebreide analyse van alle alternatieven uit te voeren, waarbij de in de inspraak genoemde oplossingsrichtingen (met name oostelijke en westelijke omleidingen) meegenomen worden, vóórdat een definitieve keuze voor de ligging van de A2 bepaald kan worden. Mede op basis van dit advies heeft de minister van Verkeer en Waterstaat in overleg met haar ambtsgenoot van Volkshuisvesting Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer in november 2004 'de Richtlijnen voor de Trajectnota/MER A2 Maastricht' vastgesteld. Zij nam het advies over om de MER in twee stappen uit te voeren, waarbij de 1e fase MER zal moeten toelichten waarom alternatieven niet worden uitgewerkt in de vervolgstappen (OTB/MER). Hiervoor moesten de alternatieven op hun verkeerskundige effecten worden beoordeeld, maar ook op de effecten voor leefbaarheid, externe veiligheid, vogel- en habitatrichtlijn, haalbaarheid en structuurschema groene ruimte. De 1e fase MER is een uitwerking hiervan. Dit onderzoek is uitgevoerd in opdracht van het A2-projectbureau door een (onafhankelijk) ingenieursbureau en getoetst door de commissie voor de m.e.r.

Gebruikte afkortingen tracéwet-procedure:

Commissie voor de m.e.r.	commissie voor de milieueffectrapportage
MER	Milieu-Effectrapport
OTB	Ontwerp Tracébesluit
TB	Tracébesluit

Wat is nodig voor een trechteringsbesluit (ook wel aangeduid als richtinggevend standpunt)?

De ministers van Verkeer en Waterstaat en Volkshuisvesting Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer hebben aangegeven dat zij hun trechteringsbesluit o.a. baseren op:

- 1e fase MER
- consultatie
- advies van de commissie voor de m.e.r.
- een aantal aanvullende onderzoeken; luchtonderzoek (TNO) en grondwateronderzoek (GeoDelft)
- een Kosten Batenanalyse (Ecorys).

Zijn deze stukken in te zien?

- Ter afsluiting van de consultatieronde wordt een brievenbundel en een consultatieverslag samengesteld. Deze zijn op te vragen bij het Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat (070-3519604) respectievelijk bij het Projectbureau A2 Maastricht, tel. 043 - 351 63 01.
- Advies van de commissie voor de m.e.r. is in te zien via haar site www.eia.nl.
- De aanvullende onderzoeken en de Kosten Batenanalyse zijn na bekendmaking van het trechteringsbesluit ook in te zien bij het Projectbureau A2 Maastricht aan de Pres. Rooseveltlaan 101.
- Het trechteringsbesluit zelf zal actief worden verspreid via o.a. www.A2maastricht.nl.

Uitgewerkte alternatieven in 1e fase MER

Voor het oplossen van de aan de A2 gerelateerde problematiek van doorstroming, bereikbaarheid en leefbaarheid zijn naast een tunnel drie andere alternatieven te onderscheiden. Er zijn vier alternatieven voor de ligging van de A2 ter hoogte van Maastricht onderzocht:

- A Bovengrondse optimalisering huidige A2-passage (**Alternatief Luik**);
- B Ondertunneling huidige A2-passage (**Alternatief Traversetunnel**);
- C Westelijke omleiding (**Alternatief West**);
- D Oostelijke omleiding (**Alternatief Oost**).

Zie plaatje op pagina 4 van dit consultatieverslag.

Ad A) De Luikse variant is het optimaliseren van de huidige A2-passage. Het gaat om een beperkte aanpassing van de huidige situatie door het realiseren van twee ongelijkvloerse kruisingen ter hoogte van de Geusselt en bij de Scharnerweg. De overige oversteekmogelijkheden vervallen. Dit hoofdalternatief is in het rapport 'Onderzoek alternatieven en varianten A2-passage Maastricht' aangeduid als Alternatief Luik. Alternatief Luik is het zogenaamde nul-plus-alternatief.

Ad B) Het tracé van een tunnel volgt in grote lijnen de bestaande A2-passage. De tunnel ligt globaal tussen de knooppunten Geusselt en Europaplein. De totale lengte, de breedte, de hoogteligging en de aansluitingen kunnen variëren. Dit hoofdalternatief is in het rapport 'Onderzoek alternatieven en varianten A2-passage Maastricht' aangeduid als Alternatief Traversetunnel.

Een variant is de boortunnel. Daarbij gaat het om een zeer diep gelegen tunnel die in een min of meer rechte lijn onder de stad door wordt geboord tussen de Kruisberg en het Europaplein.

Ad C) Een westelijke omleiding is een autosnelweg om Maastricht heen. Dit alternatief loopt globaal vanaf het knooppunt A2/A79, door de zone tussen het Albertkanaal in België en de westelijke stadsrand van Maastricht tot de A2 bij Gronsveld. De A2 kruist ten noorden en ten zuiden van de stad de rivier de Maas over nieuwe bruggen, gaat via tunnels door de Cannerberg en de St. Pietersberg en met een brug over het Jekerdal. Dit hoofdalternatief is in het rapport 'Onderzoek alternatieven en varianten A2-passage Maastricht' aangeduid als Alternatief West.

Ad D) Een oostelijke omleiding ligt deels verdiept in het oostelijk buitengebied van Maastricht (Terraspark). De omleiding loopt vanaf het knooppunt A2/A79 tot de A2 bij Gronsvelt. Variaties zijn mogelijk voor de afstand van de weg tot de stadsrand en voor de manier van aansluiting van de A2 op het stedelijk hoofdwegennet (Akersteenweg of Oeslingerbaan). Dit hoofdalternatief is in het rapport 'Onderzoek alternatieven en varianten A2-passage Maastricht' aangeduid als Alternatief Oost.

Samenhang met andere projecten

Behalve het project A2-Maastricht dat zich met name richt op de verbetering van de afwikkeling van het noord-zuid verkeer, staat Maastricht ook voor de opgave de verkeersafwikkeling over de Maas te verbeteren. Mogelijke oplossingen en de daarmee samenhangende problemen worden op dit moment onderzocht in het project 'Maaskruisend Verkeer'.

In de 1e fase van het milieueffectrapport is gekeken naar de samenhang tussen deze projecten in de zgn. Structuurvarianten. Dit zijn varianten waarbij globaal een onder-tunneling of een oostelijke omleiding is gekoppeld aan een tweede Noorderbrug.

Trechteringsbesluit

In het trechteringsbesluit is door de ministers van Verkeer en Waterstaat en Volkshuisvesting Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer gekozen voor ondertunneling van de huidige A2-passage, omdat dit alternatief o.a. het leefbaarheid- en bereikbaarheidsprobleem van de A2 in Maastricht het beste oplost én geen problemen worden verplaatst. Ondertunneling heeft in vergelijking met een oostelijke omleiding nauwelijks effecten op natuur en landschap, de ruimtelijke structuur van Maastricht blijft intact en het alternatief biedt mogelijkheden voor stedenbouwkundige vernieuwing. Ook is er voor dit alternatief groot draagvlak in de regio.

Vóór ondertunneling

Van de 2973 respondenten wordt door 522 een voorkeur uitgesproken voor ondertunneling. Enkeligen geven hierbij expliciet aan, dat een gegraven tunnel de voorkeur heeft. Zij geven hiervoor argumenten op het terrein van o.a. het A2-project algemeen, leefbaarheid, milieu, bouwtechniek, verkeer, financiën en uitvoering. Argumenten die door respondenten worden aangevoerd zijn o.a.:

- technisch en economisch de beste oplossing
- grootste probleemoplossend vermogen
- de tunnel is voldoende toekomstvast, mits breed genoeg uitgevoerd
- de tunnel neemt een belangrijke barrière in de stad weg
- vlotte doorstroming en bereikbaarheid
- meest milieuvriendelijke oplossing
- verbetering van de leefkwaliteit
- verbetering van luchtvervuiling en stank rondom de huidige A2-passage
- minder geluidsoverlast
- biedt mogelijkheden voor gebiedsontwikkeling en herbouw van woningen.

Door enkele respondenten worden aandachtspunten gegeven, bijvoorbeeld geluidshinder en luchtvervuiling bij de tunnelmonden. Ook wordt verzocht om de overlast voor omwonenden tijdens de aanleg van de tunnel en bij de herbouw van woningen

zoveel mogelijk te beperken. Bovendien pleiten sommige respondenten ervoor om zo min mogelijk woningen te slopen.

Hiermee is/wordt als volgt rekening gehouden:

- > Voor de luchtproblematiek is voor het bepalen van het trechteringsbesluit een uitgebreid onderzoek uitgevoerd naar de oplosbaarheid van het luchtprobleem. In dit aanvullend onderzoek wordt geconcludeerd dat er voldoende maatregelen voor handen zijn om de problematiek van de luchtkwaliteit bij ondertunneling op te lossen. In de vervolgfase (concept OTB/MER) zullen deze maatregelen en de effecten ervan door de marktpartijen nader moeten worden uitgewerkt. Daarbij geldt ook dat te allen tijde voldaan moet worden aan de regels van het Besluit Lucht Kwaliteit dan wel in de toekomst aan de nieuwe Wet Luchtkwaliteit.
- > Hetzelfde geldt voor de grondwaterproblematiek. Door de tunnel zou het grondwater aan de oostzijde van de tunnel (zonder maatregelen) kunnen opstuwen tot net onder het maaiveld. In een aanvullende onderzoek van GeoDelft is geconcludeerd, dat indien er voor gezorgd wordt dat het grindpakket onder de tunnel beperkt doorstroombaar blijft, de opstuwings van het grondwater direct aan de oostzijde beperkt blijft. In de vervolgfase zullen deze maatregelen en hun effecten door de marktpartijen nader gedetailleerd worden.
- > Belangrijk thema is de hinder die ontstaat tijdens de bouw van de tunnel. Zoals eerder aangegeven in de nota van commentaar (december 2004), behorend bij de richtlijnen A2 Maastricht, is dit een belangrijk aspect en wordt *'hinder tijdens de bouw meegenomen in de tweede fase van het MER'*. Dit komt omdat de hinder tijdens de bouw sterk afhankelijk is van de door de marktpartijen gebruikte bouwmethode. Door de marktpartijen zullen de effecten hiervan in het concept OTB/MER en later ook in het OTB/MER in beeld gebracht worden.
- > Voor alternatieve bouwmethoden, zoals een boortunnel, die de hinder zouden kunnen beperken, geldt dat binnen het trechteringsbesluit voldoende ruimte aanwezig is voor een boortunnel. In de door de minister vastgestelde Richtlijnen van november 2004 is hierover gesteld, dat een marktpartij die met een boortunnel aan het programma van eisen voldoet, niet van deelname wordt uitgesloten.

Tegen ondertunneling

Van de 2973 respondenten spreken 41 zich uit tegen ondertunneling van de huidige A2-passage; waaronder een aantal bewonersbelangenverenigingen. Zij geven hiervoor argumenten op het terrein van o.a. leefbaarheid, natuur en milieu, toekomstvastheid, verkeer, economie en uitvoering. Argumenten die door respondenten worden aangevoerd, luiden als volgt:

- Barrière tussen woonbuurten aan weerszijden blijft.
- Lucht- en geluidsproblematiek bij tunnelmonden.
- Toename luchtvervuiling doordat veel verkeer in stad blijft. Nieuwe bovengrondse weg (Stadsboulevard) zal opnieuw voor luchtvervuiling zorgen.
- Bodemgesteldheid: een tunnel veroorzaakt grondwaterverstoring met verre gaande gevolgen voor bebouwing in omgeving.
- Transit en lokale verkeer worden niet gescheiden, waardoor doorstroming niet verbetert.

- Afbreken van enkele honderden woningen is te duur.
- Aanleg zal overlast voor omwonenden en verkeerschaos veroorzaken en verminderde bereikbaarheid van Maastricht. Dit levert tevens economische schade.

Hiermee is/wordt als volgt rekening gehouden:

- Voor de barrièrewerking zijn in het programma van eisen voorwaarden opgesteld dat het aantal oversteekplaatsen vermeerderd moet worden en de verkeersintensiteit op nieuwe bovengrondse weg verminderd t.o.v. de huidige situatie.
- Voor het luchtprobleem is vervolgonderzoek verricht.
- Door een keuze voor een tunnelalternatief met 2x3 rijstroken en doorlopend weefvak wordt de doorstroming gewaarborgd.

Oostelijke omleiding

In het trechteringsbesluit is door de ministers van Verkeer en Waterstaat en Volkshuisvesting Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer niet gekozen voor een oostelijke omleiding omdat dit alternatief zorgt voor o.a. een verplaatsing van de leefbaarheidsproblemen (afname in de stad, toename in het landelijk gebied). Een oostelijke omleiding heeft tegenover ondertunneling meer effecten op natuur en landschap en verstoort de ruimtelijke structuur van Maastricht. Een oostelijke omleiding biedt minder mogelijkheden voor stedenbouwkundige vernieuwing. Maatschappelijk gezien is er veel verzet tegen dit alternatief (2683 van de 2973 respondenten zijn tegen oostelijke omleiding) en geen draagvlak in de regio.

- > *Vóór oostelijke omleiding*
40 van de 2973 respondenten kiezen voor een oostelijke omleiding. Zij geven hiervoor argumenten op het terrein van leefbaarheid, milieu, toekomstvastheid, verkeer(sveiligheid), financiën/economie, uitvoering en omgeving Maastricht.
- > *Tegen oostelijke omleiding*
2683 van de 2973 respondenten spreken zich uit tegen een oostelijke omleiding. Men vreest voor verslechtering van het leefklimaat in de woonwijken Heer, De Heeg, Scharn, Vroendaal, Eyldergaard en Amby. Zorg wordt geuit over de toename van geluidsoverlast, verslechtering van de luchtkwaliteit, aantasting van de gezondheid, barrièrewerking, waardedaling van de woningen, afname van de verkeersveiligheid, slechtere bereikbaarheid en onherstelbare aantasting van de natuur. Een aantal respondenten heeft vragen bij een oostelijke omleiding over kosten in de vorm van planschade, uitkoop, juridische procedures, sloop, alternatieve woningen en herbouw.

Westelijke omleiding

In het trechteringsbesluit is door de ministers van Verkeer en Waterstaat en Volkshuisvesting Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer niet gekozen voor een westelijke omleiding omdat dit alternatief o.a. zorgt voor onvoldoende probleemoplossend vermogen, met name voor de leefbaarheid langs de huidige A2-passage. De westelijke omleiding kent daarnaast een aantal harde belemmeringen (natuur) bij de realisatie.

> *Vóór en tégen westelijke omleiding*

6 respondenten zijn voor een westelijke omleiding en 88 van de 2973 repondenten zijn tegen een westelijke omleiding. De tegenstanders gaan in op verstoring van de leefbaarheid in de wijken Wolder, Daalhof, Hazendans, Pottenberg, Malberg en Caberg. Daarnaast zal volgens hen een beschermd natuurgebied en een waardevol agrarisch, archeologisch en cultuurhistorisch gebied aangetast worden.

Luikse variant

In het trechteringsbesluit is door de ministers van Verkeer en Waterstaat en Volkshuisvesting Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer niet gekozen voor een bovengrondse optimalisering van de huidige A2-passage omdat dit zorgt voor o.a. onvoldoende probleemoplossend vermogen, met name voor de leefbaarheid langs de huidige A2-passage.

> *Vóór en tégen Luikse variant*

Drie van de 2973 repondenten kiezen voor de Luikse variant. Als belangrijk voordeel zien zij het feit dat er met relatief kleine aanpassingen, mogelijk een gedeeltelijke ondertunneling, resultaat kan worden behaald. Een ander voordeel is dat er geen sloop van woningen noodzakelijk is.

Vijf respondenten geven aan in de Luikse variant geen reëel alternatief voor de A2-passage te zien. Zij zijn van mening dat de doelstellingen op het gebied van lucht- en geluidsoverlast niet worden behaald.

Conclusie consultatie

Het grootste deel van de 2973 respondenten is tégen een oostelijke omleiding (2683 respondenten) en vóór ondertunneling (522 respondenten). Genoemde argumenten vóór ondertunneling zijn argumenten op het terrein van o.a. leefbaarheid, milieu, bouwtechniek, verkeer, financiën, uitvoering en dat dit alternatief het meest probleemoplossend vermogen biedt.

Tegen een oostelijke omleiding genoemde argumenten zijn o.a. geluidsoverlast, verslechtering van de luchtkwaliteit, aantasting van de gezondheid, barrièrewerking, onmogelijk maken uitbreidingsplannen, verplaatsen van het bereikbaarheidsprobleem van de huidige A2-passage naar elders in de stad, en onherstelbare aantasting van de natuur waarvoor geen ontheffing verleend wordt.

Belangrijke aandachtspunten bij de bouw, die gekoppeld zijn aan de keuze voor ondertunneling, zijn geluidshinder, luchtvervuiling bij de tunnelmonden, overlast voor omwonenden tijdens de aanleg van de tunnel, het zoveel mogelijk voorkomen van sloop van woningen en het aspect verkeersveiligheid.

ONTSLUITING BEDRIJVENTERREIN BEATRIXHAVEN VANAF A2

Procedure

Hoewel de nieuwe ontsluiting van Beatrixhaven onderdeel vormt van het totale A2-project is voor dit onderdeel niet het Rijk, maar de gemeente Maastricht formeel 'Bevoegd Gezag'. Dat wil zeggen dat niet de ministeries van Verkeer en Waterstaat (VenW) en Volkshuisvesting Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM) de beslissing zullen nemen (zoals bij de ligging van de A2), maar de Raad van de gemeente Maastricht. Volgens de huidige planning spreekt de gemeenteraad zich in het najaar van 2006 uit over een voorkeursstracé voor de nieuwe ontsluitingsweg. De gemeenteraad zal in haar afwegingen de huidige consultatieronde meenemen. Vooruitlopend daarop wordt hier op hoofdlijnen ingegaan op de belangrijkste discussiepunten vanuit de consultatie.

Doel van de ontsluiting

Doel van de nieuwe ontsluitingsweg is het bedrijventerrein direct vanaf de A2 en de A79 bereikbaar te maken en de overlast vanwege het (vracht)verkeer in Rothem en Bunde te verminderen. Dit doel ligt reeds vanaf begin jaren '90 vast, toen al studies zijn verricht naar de nieuwe ontsluiting.

Sommige respondenten (vooral vanuit de buurt Limmel) vragen deze doelstelling te verbreden door ook te streven naar vermindering van het verkeer op de Willem Alexanderweg.

Omdat er in de toekomst geen reden meer zal zijn de route Fregatweg – Willem Alexanderweg te gebruiken om de file voor het knooppunt Geusselt te vermijden, wordt er als gevolg van het A2-project een positief effect verwacht voor Limmel.

Maar het is niet realistisch te verwachten dat na het realiseren van de nieuwe ontsluitingsweg het verkeer tussen Beatrixhaven en de (binnen)stad géén gebruik meer zal maken van de Willem Alexanderweg. De gevraagde verbreding van de doelstelling op dit punt lijkt daarom niet realistisch, maar zal worden voorgelegd aan de gemeenteraad.

Reservering extra Maasbrug

In het Structuurplan Maastricht 2005 loopt het reserveringstracé voor een eventuele extra brug over de Maas in de zone langs de Korvetweg. Omdat de nieuwe verbindingsweg naar de Beatrixhaven toekomstig moet kunnen dienen als aanzet voor een nieuwe Maaskruisende route, is de aansluiting op de Korvetweg uitgangspunt geweest bij het onderzoek. Sommige respondenten (vooral vanuit de buurt Limmel) wordt gevraagd de ruimtelijke reservering te verplaatsen naar de Galjoenweg. De reservering ligt op de plaats zoals deze al in de Structuurplannen uit de jaren zeventig is opgenomen. De Galjoenweg als reserveringstracé lijkt problematisch, omdat deze onderdeel vormt van de hoofdstructuur van het bedrijventerrein en er aan twee zijden bedrijven liggen die via de Galjoenweg worden ontsloten. Verder ligt daar de goederenspoorlijn, dat ongelijkvloers gekruist moet worden.

Relatie Maaskruisend verkeer

Verskillende reacties betreffen het vraagstuk of er al dan niet een nieuwe brug over de Maas ten noorden van de stad moet worden aangelegd. En wat de toekomstige capaciteit moet zijn van het huidige Noorderbrugtracé. Hierover wordt echter in het kader van het A2-project géén beslissing genomen. De beantwoording van die thema's vallen onder het project 'Maaskruisend Verkeer'. Daarvoor wordt op dit moment door gemeente Maastricht een planstudie uitgevoerd. Zodra die planstudie gereed is, zal daarover (breed) worden gecommuniceerd.

Uitgangspunt voor het A2-project bij de nieuwe ontsluitingsweg tussen A2 en Beatrixhaven is dat deze weg (indien gekozen wordt voor de realisering van een extra brug over de Maas aan de noordzijde van de stad) moet kunnen dienen als aanzet voor de nieuwe Maaskruisende verbinding. Alternatieve tracés, die niet aan dat uitgangspunt voldoen, komen niet in aanmerking.

Onderzochte alternatieven

Uit het 'Onderzoek ontsluiting bedrijventerrein Beatrixhaven vanaf A2' is gebleken dat er twee kansrijke alternatieven zijn. Tracé B, dat loopt door de groene zone tussen het spoor en de Mariënwaard/Meerssenerweg en aansluit op de Korvetweg. En tracé C, dat loopt over het bedrijventerrein en aansluit op de Hoekerweg.

Er zijn ook twee minder kansrijke alternatieven. Tracé A, dat loopt achterlangs de tuinen van de landgoederen Mariënwaard en dr. Poelsoord en langs de noordpunt van Nazareth. En tracé D, dat de hoogspanningsleidingen in het gebied volgt. Een afbeelding van de tracés staat op pagina 6.

Alternatief A

Ondanks het feit dat tracé A als minder kansrijk is beoordeeld, pleiten 10 van de 96 respondenten voor dit alternatief. Dit heeft met name te maken met de ondergrondse doorgang onder de Meerssenerweg en het spoor waardoor de landschappelijke / visuele waarden van de Landgoederenzone minder worden aangetast dan bij de andere tracés.

Alternatief B

9 van de 96 respondenten spreken hun voorkeur uit voor tracé B. Als argumentatie hiervoor wordt aangevoerd dat dit alternatief minder schade aan de natuur veroorzaakt (t.o.v. alternatief A), minder schade oplevert aan de ruimtelijke kwaliteit en geen verlies plaatsvindt van bedrijventerrein.

2 van de 96 respondenten geven aan tegenstander te zijn van tracé B. De argumenten daarvoor zijn dat dit alternatief ongunstig is voor de eenheid en identiteit van de Landgoederenzone en het woongenot van de woningen aan de Mariënwaard en Meerssenerweg aantast.

Alternatief C

37 van de 96 respondenten spreken hun voorkeur uit voor tracé C. Als argumentatie hiervoor wordt aangevoerd dat dit alternatief de kortste en meest directe aansluiting van het bedrijventerrein geeft, waardoor de waarde van de Landgoederenzone het minst wordt aangetast. Bovendien geeft dit alternatief een aansluiting op de Hoekerweg, wat als positief wordt beoordeeld. Als nadeel van dit alternatief wordt genoemd dat dit gepaard gaat met verlies aan bedrijventerrein.

Alternatief D

Ondanks het feit dat tracé D als minder kansrijk is beoordeeld, pleiten 3 van de 96 respondenten toch voor dit alternatief. Als argumentatie hiervoor wordt aangevoerd dat dit alternatief de Landgoederenzone meer intact zou laten en verder van de woningen af ligt.

Optimalisatie

Er is een aantal suggesties gedaan om de onderzochte tracés te optimaliseren:

- > De ligging van het viaduct over de Mariënwaard ten noorden van Ackermans in plaats van ten zuiden daarvan, omdat daar minder woningen staan en de hoogspanningsmast dan niet hoeft te worden 'verplaatst.'
- > De kruising van de Mariënwaard en het spoor via tunnels in plaats van viaducten om de hinder van de weg te verminderen en daardoor de aanwezige waarden in de Landgoederenzone minder aan te tasten.'

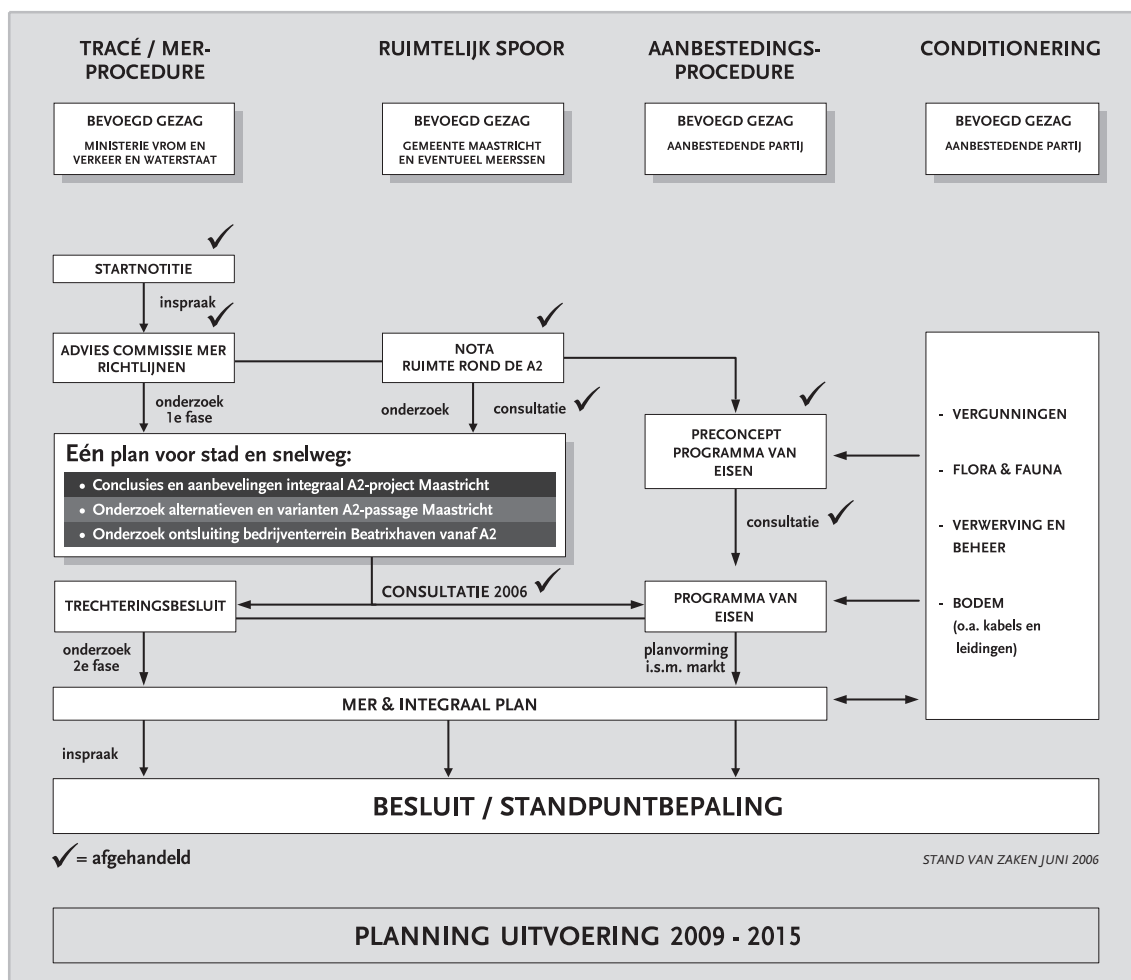
Deze suggesties zijn aan de orde bij meerdere alternatieven.

7 HOE VERDER ?

Totaaloverzicht

Belangrijke mijlpalen voor het project A2 Maastricht in 2006 zijn:

- > Trechteringsbesluit (ook wel aangeduid als richtinggevend standpunt) van de ministers van Verkeer en Waterstaat en van Volkshuisvesting Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer voor de ombouw van de huidige A2-passage naar een autosnelweg;
- > Samenwerkingsovereenkomst tussen Ministerie Verkeer en Waterstaat, Provincie Limburg, Gemeenten Maastricht en Meerssen voor de start van de Europese aanbesteding.



Tracéwet-procedure

Wat gebeurt na de 1e fase MER?

In het trechteringsbesluit hebben de ministers van Verkeer en Waterstaat en Volkshuisvesting Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer gekozen voor ondertunneling van de huidige A2-passage.

Op basis van dit trechteringsbesluit zal een aantal marktpartijen gevraagd worden een compleet plan te ontwikkelen voor infrastructuur en vastgoed, binnen het vooraf vastgestelde programma van eisen, plangebied en maximaal budget.

De door de marktpartijen ontwikkelde plannen zullen op hun milieueffecten worden onderzocht in een concept-OTB/MER. Dit onderzoek moet voldoen aan de richtlijnen voor de Trajectnota/MER A2 Maastricht. Onderzocht zullen o.a. worden: ontwerp infrastructuur, verkeersaspecten, geluidsaspecten (geluidweringen), lucht, bodem, water, bouwmethodiek en bouw hinder, natuur.

Belanghebbenden en geïnteresseerden kunnen straks opnieuw hun mening geven over de resultaten van het onderzoek. Volgens de huidige planning zal deze volgende consultatieronde in het najaar van 2008 zijn. Dit is net zoals de consultatie op de 1e fase MER, een juridisch niet verplichte ronde. Op basis van de consultatieronde én de kwaliteit van de verschillende integrale plannen, zal uiteindelijk één plan uitgekozen worden. De rijksinfrastructuur met bijkomende infrastructurele maatregelen wordt in een (definitieve) OTB/MER uitgewerkt. In het OTB/MER zullen het ontwerp en bijv. compenserende maatregelen meer gedetailleerd worden en geluidbelastingen vastgesteld. De resultaten hiervan zullen ter inspraak worden voorgelegd (wel juridisch verplicht). Uiteindelijk zal op basis hiervan het definitieve Tracébesluit (TB) worden genomen.

Gebruikte afkortingen tracéwet-procedure:

MER	Milieu-Effectrapport
OTB	Ontwerp Tracébesluit
TB	Tracébesluit

Ruimtelijke orderingsprocedure

Wanneer en hoe wordt voorkeursalternatief nieuwe ontsluitingsweg bedrijventerrein Beatrixhaven vanaf A2 genomen?

Bij het publiceren van voorliggend consultatieverslag is uit de vier onderzochte tracés door de gemeenteraad van Maastricht nog geen keuze gemaakt voor het meest wenselijk alternatief. De resultaten van de consultatie zullen nog worden besproken met de meest betrokken buurtkaders en ondernemersverenigingen. Vervolgens zal een raadsvoorstel worden opgesteld. Onderdeel van dit raadsvoorstel zijn alle reacties en beantwoording daarvan. Volgens de huidige planning zal de gemeenteraad in het najaar van 2006 in een openbare vergadering op basis van dat raadsvoorstel een voorkeursalternatief vaststellen. Raadsvoorstel en datum van de raadsvergadering zullen aan alle huidige respondenten en betrokkenen worden toegestuurd.

Actualiteiten:

www.A2maastricht.nl

In de Projectorganisatie A2 Maastricht werken Rijkswaterstaat, de provincie Limburg en de gemeenten Maastricht en Meerssen samen aan een betere doorstroming, leefomgeving en bereikbaarheid van stad en regio.

Ministerie van Verkeer en Waterstaat



Rijkswaterstaat

provincie limburg



Dit project wordt medegefinancierd 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.