

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Aan
de voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

Contactpersoon	Doorkiesnummer
-	-
Datum	Bijlage(n)
29 juni 2006	2
Ons kenmerk	Uw kenmerk
DGP/WV/U.06.01313	-
Onderwerp	
Trechteringsbesluit 1 ^e fase MER A2 Maastricht	

Geachte voorzitter,

Zoals aan u toegezegd in mijn brief van 6 maart 2006, kenmerk DGP/WV/u.06.00261, informeer ik u hierbij, mede namens de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, over het Trechteringsbesluit inzake de 1^e fase MER A2 Maastricht.

In de bestuursovereenkomst van 15 januari 2003 hebben de gemeente Maastricht, de gemeente Meerssen, de provincie Limburg en het Rijk afspraken gemaakt over de aanpak van de problemen van de A2 in Maastricht. Afgesproken is de doorstroming op de A2 bij Maastricht te verbeteren, en een oplossing te bieden voor de hiermee samenhangende bereikbaarheid- van en de leefbaarheidproblemen in Maastricht. Voor de aanpak van de rijksinfrastructuur wordt de verkorte procedure overeenkomstig de Tracéwet gevolgd. De eerste stap in deze procedure was het uitbrengen van de startnotitie in het voorjaar van 2004. In de startnotitie is het voornemen uitgesproken om een tunneltracé-alternatief verder uit te werken. Op basis van het advies van de commissie m.e.r. en de vele inspraakreacties op de startnotitie heb ik toen besloten om naast een tunnelalternatief andere alternatieve tracés nader te onderzoeken. Om niet alle denkbare tracéalternatieven op een gedetailleerd niveau in een m.e.r. te onderzoeken, heb ik destijds gekozen om de m.e.r. te splitsen in 2 fasen:

- In de 1e fase worden de effecten van de ligging van de verschillende tracéalternatieven onderzocht. Op basis van dit 1^e fase MER-rapport zal een tracé-keuze plaats vinden (trechteringsbesluit).

Postbus 20901, 2500 EX Den Haag
Bezoekadres Plesmanweg 1-6, 2597 JG Den Haag

Telefoon 070 - 351 6171
Fax 070 - 351 7895

- Van dit gekozen tracé zullen in de tweede fase meerdere varianten uitgewerkt worden en op hun effecten onderzocht. Op basis van deze 2^e fase MER zal te zijner tijd een alternatief gekozen worden, dat verder wordt uitgewerkt ten behoeve van het uiteindelijke Tracébesluit.

De eerste fase is afgerond. Er is voldoende informatie beschikbaar om een tracékeuze te maken.

Tracékeuze: een tunneltracé, ter plaats van de huidige traverse

Na afweging van alle belangen en op basis van adviezen en onderzoeksresultaten kom ik, samen met de minister van VROM, tot een keuze voor een tunneltracé ter vervanging van het huidige tracé op maaiveld, met 2x3 rijstroken en doorlopende weefstroken. Gebleken is dat 2x2 rijstroken met weefstrook strikt genomen voldoende is om de mobiliteit op de A2 af te wikkelen. De keuze voor een 2x3/weefstrook oplossing garandeert ook op de lange termijn (na 2025) een adequate oplossing.

Met dit tunneltracé worden de volgende doelen gerealiseerd:

- het doorstromingsprobleem van de A2 wordt opgelost en er wordt bijgedragen aan het verminderen van het bereikbaarheidsprobleem in het oostelijk deel Maastricht;
- het probleem van de leefbaarheid langs de traverse wordt opgelost;
- het biedt mogelijkheden voor stedelijke vernieuwing.

In vergelijking met de andere onderzochte alternatieve tracés heeft het tunneltracé nauwelijks effecten op natuur en landschap en blijft de ruimtelijke structuur van Maastricht intact.

Om deze doelen daadwerkelijk te bereiken zal het tunnelalternatief voldoen aan de volgende eisen:

- Het huidige niet autosnelweggedeelte van de A2 te Maastricht wordt vervangen door een autosnelweg met voldoende capaciteit om de verkeersvraag in 2020 conform de doelen uit de Nota Mobiliteit te faciliteren. Ook in 2025, 10 jaar na openstelling, zal de tunnel voldoende capaciteit hebben. Uitgangspunt hierbij is 2x3 rijstroken met een doorlopende weefstrook of een vergelijkbare capaciteit/functionaliteit. De capaciteit van de aansluitende wegvakken Kruisdonk-Geusselt en Europaplein-Randwyck wordt hierop afgestemd. In de tunnel zijn geen vluchtstroken aanwezig.
- Het tunneltracé bevindt zich binnen de grenzen van het in bijlage 1 aangegeven plangebied. Het gesloten tunneldeel is in dat geval tenminste gelegen tussen de Geusselt en de Regentesselaan. Een andere ligging van de tunnel, buiten het nu vastgestelde plangebied is bespreekbaar, mits deze een aantoonbare meerwaarde heeft (hierbij kan gedacht worden aan een vorm van een geboorde tunnel). Op het tunneldak van de A2 zal een lokale weg met het karakter van een stadsboulevard worden aangelegd.

- De ontwerpsnelheid in de tunnel tussen de Geusselt en de Regentesselaan is 100 km/uur. De tunnel is geschikt voor het vervoer van alle gevaarlijke stoffen (categorie 0)
- Het stedelijk netwerk wordt ter plaatse van bedrijventerrein Beatrixhaven, de Geusselt en Europaplein aangesloten op de A2. De A2 en de A79 worden volledig verknoopt, minimaal op het niveau van autowegen

Het tunnelalternatief zal gerealiseerd worden binnen het beschikbare budget van € 631 mln.

Afwegingen bij de keuze voor een tunneltracé:

Het project A2 Maastricht moet de problemen van de A2, de bereikbaarheid en de leefbaarheid in Maastricht op een samenhangende manier, duurzaam oplossen.

De alternatieven vergeleken

Op dit moment bevindt het project zich in de fase waarin een keuze voor één van de tracéalternatieven wordt gemaakt (voor de ligging van de alternatieven zie kaart bijlage 2). De vier alternatieven waaruit gekozen is, zijn:

- alternatief Luik (nulplusalternatief): een alternatief met beperkte aanpassingen van de bestaande traverse (alternatief A op kaart bijlage 2);
- tunnelalternatief: hierbij zijn varianten onderzocht met een gebouwde tunnel ter plaatse van de bestaande traverse en varianten met een geboorde tunnel; (alternatief B op kaart bijlage 2);
- het alternatief West, met een randweg rondom Maastricht aan de westzijde (alternatief C op kaart bijlage 2);
- een alternatief met een randweg ten oosten van Maastricht met twee varianten voor de ligging van het tracé en de manier van aansluiting op het hoofdwegennet van Maastricht (alternatief D op kaart bijlage 2);

Deze vier alternatieven zijn in 2005 onder meer onderzocht op milieuaspecten, kosten-baten verhouding en probleemoplossend vermogen.

Bij mijn afweging heb ik de volgende informatie betrokken:

- de milieueffectrapportage 1^e fase;
- de reactie hierop van belanghebbenden en burgers en het advies van de Commissie voor de Milieueffectrapportage;
- aanvullend aan de milieueffectrapportage 1^e fase zijn er onderzoeken uitgevoerd naar de luchtkwaliteit en naar de mogelijke hydrologische effecten van het tunnelalternatief;
- een kostenraming en risicobeoordeling van het tunnelalternatief
- Kentallen Kosten Baten Analyse.

De conclusie

Uit de bovenstaande informatie komt het tunnelalternatief als beste oplossing naar voren. Dit aangezien:

- de alternatieven Luik en West onvoldoende probleemoplossend vermogen hebben, met name voor wat betreft de leefbaarheid langs de huidige N2/A2- Traverse. De westelijke omleiding kent daarnaast een aantal belemmeringen (natuur) bij de realisatie;
- het Tunnelalternatief een goede oplossing biedt voor het doorgaand verkeer. De bestaande knelpunten in de doorstroming worden weggenomen. Dit alternatief leidt tot een sterke afname van het verkeer op de traverse, en daarmee tot een sterke reductie van de geluid- en luchtbelasting en barrièrewerking. Alleen het tunnelalternatief leidt tot een verbetering van de autonome situatie zonder dat elders knelpunten ontstaan;
- het Tunnelalternatief in vergelijking met alternatief Oost nauwelijks effecten heeft op natuur en landschap. De ruimtelijke structuur van Maastricht blijft intact en er worden mogelijkheden geboden voor stedenbouwkundige vernieuwing;
- uit aanvullend onderzoek van GeoDelft en TNO is gebleken dat de grondwaterproblemen die het tunnelalternatief kan veroorzaken, oplosbaar zijn en dat er technisch voldoende maatregelen voorhanden zijn om effecten van het tunnelalternatief op de luchtkwaliteit op te lossen;
- in aanvulling op de 1^e fase MER is een zogenaamde Kentallen Kosten Baten Analyse (KKBA) opgesteld. In deze analyse zijn de economische kosten- en baten van het tunnelalternatief vergeleken met het oostelijk alternatief. Vanuit maatschappelijk economisch oogpunt heeft de realisatie van het tunnelalternatief de voorkeur. Het tunnelalternatief heeft een positief saldo en is dus maatschappelijk economisch gezien rendabel. Het is tevens het best scorend alternatief, ervan uitgaande dat de alternatieven oost en de tunnel op een kwalitatief gelijkwaardig niveau zijn ingepast. Voor de tunnel moeten de hoogste investeringen gedaan worden, maar daar staan ook omvangrijke baten tegenover, veroorzaakt door reistijd- en betrouwbaarheidsbaten;
- uit de consultatie met belanghebbenden en burgers in de regio blijkt dat er een grote voorkeur voor een tunneltracé ter plaatse van de huidige A2 is. Regionale en lokale bestuurders, inclusief het waterschap, zijn voor het tunnelalternatief. Ook de natuur- en milieuorganisaties geven de voorkeur aan een tunneltracé. En van de 2973 reacties die op de plannen zijn binnengekomen waren er slechts 41 die zich tegen het tunnelalternatief uitspreken, waarvan enkele bewoners- en belangenverenigingen.

De commissie voor de milieueffectrapportage constateert dat de essentiële informatie aanwezig is om een keuze te maken, als gekozen wordt voor het tunnelalternatief of het Luikalternatief. Als gekozen wordt voor een oostelijk- of westelijk tracé is aanvullend onderzoek nodig. De commissie voor de milieueffectrapportage constateert dat het aspect verkeersveiligheid nog verder onderzocht moet worden. In de Tweede fase zal onderzoek hiernaar plaatsvinden.

De belangrijke aandachtspunten voor de tweede fase MER zijn de geluidshinder, het grondwater en de luchtvervuiling bij de tunnelmonden. Specifieke aandachtspunten in de aanlegfase zijn het beperken van overlast voor omwonenden, het zo veel mogelijk voorkomen van de sloop van woningen en de verkeersveiligheid.

Het vervolgproces

In de volgende fase van de Tracé/MER procedure zullen uitsluitend varianten voor het tunneltracé ontwikkeld worden. Op basis van de tracékeuze voor het tunneltracé is op 29 juni een samenwerkingsovereenkomst getekend door alle betrokken partijen (rijk, provincie Limburg en de gemeenten Maastricht en Meerssen). Daarin zijn de rechten en verplichtingen van alle partijen met betrekking tot het project vastgelegd. Over de inhoud van deze samenwerkingsovereenkomst zal ik u nog in een aparte brief informeren.

Verdere stappen in de (verkorte) Tracé/MER procedure zijn: de concept ontwerp-tracébesluit/MER, ontwerp-tracébesluit/MER, tracébesluit, beroepsprocedure.

Om de kennis van de markt zo optimaal mogelijk te benutten zal voor het eind van dit jaar de aanbestedingsprocedure worden gestart. Dan zal aan verschillende consortia van private partijen worden gevraagd een integraal plan op te stellen voor vastgoedontwikkeling en rijks- en lokale infrastructuur.

De door de markt ontwikkelde plannen worden allen, conform de richtlijnen van november 2004, op hun effecten onderzocht in de tweede fase van de MER. Ook de tweede fase MER zal voor consultatie worden aangeboden.

Op basis van de kwaliteit van de plannen en de consultatiereacties, zal uiteindelijk één plan van één consortium uitgekozen worden. Het rijksinfrastructuur-deel wordt in een OTB/MER uitgewerkt en vervolgens in de formele inspraak gebracht. Uiteindelijk zal op basis van de inspraak het definitieve Tracébesluit worden genomen. Dit zal conform de huidige planning medio 2010 plaatsvinden.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Karla Peijs