

BIJLAGEN

Behorend bij persbericht d.d. 30 juni 2006.

Samenwerkingsovereenkomst voor aanleg A2-tunnel ondertekend

In deze bijlage treft u de antwoorden op de volgende vragen:

- Waarop is keuze voor ondertunneling gebaseerd?	Pagina 1
- Waarom worden andere alternatieven niet verder onderzocht?	Pagina 1
- Hoe verloopt procedure voor tunnel nu verder?	Pagina 2
- Wat staat in de samenwerkingsovereenkomst?	Pagina 3
- Welke aanpassingen zijn er in het A2-plangebied?	Pagina 4
- Wat betekent actieve verwerving van eigendommen?	Pagina 5
- Hoe verloopt de aanbesteding en hebben belanghebbenden en geïnteresseerden daar nog invloed op?	Pagina 5
- Wat is de stand van zaken nieuwe ontsluitingsweg tussen A2/A79 en bedrijventerrein Beatrixhaven?	Pagina 5
- Hoe ziet de gecombineerde aanpak van Tracéwet, bestemmingsplan- en aanbestedingsprocedure uit?	Pagina 6

Waarop is keuze voor ondertunneling gebaseerd?

De huidige keuze van het bevoegd gezag (VenW en VROM) is een keuze voor één van de alternatieven voor de ombouw van de A2-passage tot snelweg. Deze keuze wordt gemaakt om onnodige extra studies te voorkomen en sneller meer duidelijkheid te kunnen geven naar de omgeving. De keuze is gemaakt op basis van:

- de milieueffectrapportage eerste fase
- de reactie hierop van belanghebbenden, alle andere geïnteresseerden en de commissie voor de Milieueffectrapportage
- aanvullende onderzoeken naar effecten op luchtkwaliteit en grondwater
- financiële analyses.

In haar advies schrijft de commissie voor de milieueffectrapportage (commissie voor de m.e.r.) dat zij de aanpak van de milieueffectrapportage in twee fasen onderschrijft en dat het onderzoek 'Eén plan voor stad en snelweg: Onderzoek alternatieven en varianten A2-passage Maastricht' uitgebreid genoeg is, om nu – in de eerste fase - verantwoord te kunnen kiezen voor ondertunneling van de huidige A2-passage. De commissie beoordeelt het voorliggende onderzoek en geeft zelf geen voorkeur aan. Dat is een taak van het bevoegd gezag.

Waarom worden andere hoofdalternatieven voor de A2-passage niet verder onderzocht?

De andere drie hoofdalternatieven voor de ombouw van de huidige A2-passage tot autosnelweg: 1) verbeteren huidige bovengrondse A2-passage, 2) oostelijke of 3) westelijk omleiding worden in de tweede fase van de milieueffectrapportage niet verder onderzocht, omdat:

- het verbeteren van de huidige situatie en een westelijke omleiding onvoldoende probleemoplossend vermogen hebben, vooral voor de leefbaarheid langs de huidige A2-passage. De westelijke omleiding stuit daarnaast bij realisatie op een aantal harde natuurbelemmeringen;
- ondertunneling een goede oplossing biedt voor de huidige doorstroming- en bereikbaarheidsproblemen van Maastricht. De bestaande knelpunten worden weggenomen. Ondertunneling leidt tot een sterke afname van het verkeer op de nieuwe bovengrondse stadsboulevard en daarmee tot een sterke afname van de geluid- en luchtbelasting en barrièrewerking tussen aan de ene kant de buurt Wyckerpoort en aan de andere kant Wittevrouwenveld en Scharn. Alleen ondertunneling leidt tot een verbetering van de huidige situatie zonder de problematiek te verplaatsen naar andere delen van de stad.
- ondertunneling in vergelijking met een oostelijke omleiding positief scoort op verschillende punten. Ondertunneling heeft nauwelijks effecten op natuur en landschap, de ruimtelijke structuur van Maastricht blijft intact en er ontstaan mogelijkheden voor stedenbouwkundige vernieuwing;
- een oostelijke omleiding een groot deel van de huidige leefbaarheidsproblemen op de huidige A2-passage verplaatst naar andere delen in de stad zoals de Akersteenweg en de Terblijterweg.
- uit aanvullend onderzoek van GeoDelft is gebleken dat eventuele grondwaterproblemen door ondertunneling, oplosbaar zijn of met bouwtechnische maatregelen zelfs (grotendeels) kunnen worden voorkomen. Verder is uit aanvullend onderzoek door TNO naar de luchtkwaliteit gebleken, dat er technisch voldoende maatregelen zijn om effecten van ondertunneling op de luchtkwaliteit op te lossen;
- uit financiële analyses van Ecorys blijkt dat vanuit maatschappelijk-economisch oogpunt de realisatie van een tunnel de voorkeur heeft boven een oostelijke omleiding.
Er is een zogenaamde Kentallen Kosten Baten Analyse analyse gemaakt om de economische kosten- en baten van het tunnelalternatief te vergelijken met het oostelijk alternatief. Wanneer beide alternatieven op een kwalitatief gelijkwaardig niveau zijn ingepast, heeft het tunnelalternatief een positief saldo en is het best scorend alternatief. Voor de tunnel moeten de hoogste investeringen gedaan worden, maar daar staan omvangrijke baten door reistijd- en betrouwbaarheidsbaten tegenover. Het positieve eindsaldo betekent dat het project maatschappelijk én economisch gezien rendabel is.
- uit de consultatie met belanghebbenden in de regio blijkt, dat van de 2973 respondenten 522 een voorkeur hebben vóór ondertunneling van de huidige A2-passage en 2683 respondenten tégen een oostelijke omleiding zijn. Regionale en lokale bestuurders, inclusief het waterschap, alsook natuur- en milieuorganisaties zijn vóór ondertunneling van de huidige A2-passage. Van de 2973 respondenten waren 41 reacties tegen ondertunneling waaronder een aantal bewonersbelangenverenigingen.

Hoe verloopt procedure voor tunnel nu verder?

Bijzonder aan A2-Maastricht is de gecombineerde aanpak van Tracéwet, bestemmingsplan- en aanbestedingsprocedure (vervlechting van procedures). Zie ook schema op pagina 7.

Voor de ombouw van de huidige A2-passage tot autosnelweg wordt de Tracé/MER - procedure van het Rijk doorlopen. Op basis van de nu voorliggende keuze wordt een aantal marktpartijen gevraagd een compleet plan te ontwikkelen voor infrastructuur en vastgoed,

binnen het vooraf vastgestelde programma van eisen, plangebied en budget. De plannen van marktpartijen worden op hun milieueffecten onderzocht in een concept-Ontwerp Tracé Besluit (OTB)/MER. Dit onderzoek moet voldoen aan de richtlijnen voor de Trajectnota/MER A2 Maastricht. Onderzocht worden onder andere: 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 1^e fase MER, een juridisch niet verplichte ronde. Op basis van de consultatieronde én de kwaliteit van de verschillende integrale plannen, wordt uiteindelijk één plan gekozen. De rijksinfrastructuur met bijkomende infrastructurale maatregelen wordt in een (definitieve) OTB/MER uitgewerkt. In het OTB/MER zullen het ontwerp en bijv. compenserende maatregelen en geluidbelastingen meer gedetailleerd worden vastgesteld. De resultaten hiervan worden ter inspraak voorgelegd (wel juridisch verplicht). Uiteindelijk neemt het bevoegd gezag (ministers van Verkeer en Waterstaat en van Volkshuisvesting Ruimtelijke Ordening en milieubeheer) op basis hiervan het definitieve Tracébesluit (TB).

Gebruikte afkortingen tracéwet-procedure:

MER Milieu-Effectrapport

OTB Ontwerp Tracébesluit

TB Tracébesluit

Wat staat in de samenwerkingsovereenkomst?

Met de samenwerkingsovereenkomst zijn alle rechten, plichten en risico's van de vier bestuurspartners (Ministerie Verkeer en Waterstaat, Provincie Limburg en de gemeenten Maastricht en Meerssen) voor de realisatie van het A2-project vastgelegd. Op 29 juni is in Den Haag deze samenwerkingsovereenkomst ondertekend. Als ondertekenaars traden op: minister Karla Peijs van Verkeer en Waterstaat, voorzitter Stuurgroep A2 Maastricht wethouder Wim Hazeu, wethouder Jo Dejong van gemeente Meerssen en gedeputeerde Mat Vestjens van Provincie Limburg.

Deze samenwerkingsovereenkomst is het vervolg op de Bestuursovereenkomst van 2003 en het bestuurlijk akkoord van februari jongstleden. De samenwerkingsovereenkomst vult de afspraken van 2003 en februari 2006 aan tot een complete regeling voor een verantwoorde start van de aanbesteding. Hierin is onder andere vastgelegd:

- te realiseren (meervoudige) doelen, mijlpalen en het gezamenlijk projectbudget;
- aanpak bestuurlijke besluitvorming binnen de gecombineerde aanpak van de Tracéwet, bestemmingsplan- en aanbestedingsprocedure;
- samenwerking met betrokken woningbouwcorporaties.

In de Bestuursovereenkomst van 2003 was een kostenraming van € 360 mln voorzien. In het aanvullend bestuurlijk akkoord van februari 2006 is een projectbudget van € 631,3 mln vastgesteld. Dit omvat € 499 mln van het Rijk, € 87,7 mln van Maastricht, € 1 mln van Meerssen en € 43,6 mln van de Provincie Limburg.

Hogere mobiliteitsverwachtingen zijn aanleiding geweest om ook bredere tunnelvarianten te onderzoeken. Aanleiding voor verhoging van het projectbudget waren extra kosten voor een bredere tunnel van 2x3 rijstroken *plus* weefvakken, vraagstukken en risico's rond luchtkwaliteit, grondwaterstromen en bodemgesteldheid en kosten voor de planfase.

Welke aanpassingen zijn er in het A2-plangebied?

Tijdens technische uitwerkingen van de projectorganisatie naar de gevolgen van een bredere tunnel zijn verschillende mogelijkheden uitgebreid bekeken. Om sloop van bebouwing zo veel mogelijk te beperken, wordt uitgegaan van een gefaseerde uitvoering van de tunnel. Bij de technische uitwerkingen is gebleken, dat een oostelijke verbreding aan de zijde van de buurten Wittevrouwenveld en Scharn dan het minst ongunstig is. Hiervoor is de ruimte van de huidige flat aan het Koningsplein (Koningsplein 101A t/m 117E en 101GA t/m 102GB) nodig. Een verbreding van de tunnel naar het westen richting Wyckerpoort betekent meer sloop en scherpere bochten om weer aan te kunnen sluiten op de A2 ten zuiden van het plangebied.

De ruimte van de Dr. Schaepmanflat (18A t/m 24D en 26A t/m 28C even nummers) is nodig om het verkeer vanuit het zuiden met bestemming Noorderbrug en Geusseltomgeving vanuit de tunnel omhoog te laten rijden naar kruispunt de Geusselt. Ook voor de aanleg van deze uitrit zijn technische uitwerkingen gemaakt. Hieruit blijkt, dat het verkeer vanuit de tunnel niet rechtdoor omhoog kan worden gevoerd. In dat geval moet het tunneldak over grote lengte open worden. Dit betekent ontoelaatbare lucht- en geluidsoverlast over grote lengte langs de nieuwe bovengrondse stadsboulevard. Dit creëert bovendien een nieuwe barrière tussen Wittevrouwenveld en Wyckerpoort. Deze uitvoering is strijdig met de A2-doelen verbetering leefkwaliteit en opheffen barrièrewerking. Volgens de technische uitwerkingen is een lusvormige uitrit naast de tunnelbak de beste oplossing.

(noot voor redactie: zie ook aparte brochure A2-plangebied)

Informatie voor betrokkenen

De A2-projectorganisatie heeft de bewoners van Koningsplein- en Dr. Schaepmanflat persoonlijk geïnformeerd tijdens twee informatiebijeenkomsten op 30 juni. De Koningspleinflat is eigendom van woningstichting Maasvallei, Schaepmanstraat van Woonpunt. De bewoners kunnen indien zij dat willen met onmiddellijke ingang gebruik maken van het sociaal statuut van hun verhuurder.

Wat betekent actieve verwerving van eigendommen?

Sinds 2002 is een passief aankoopbeleid gevoerd: eigenaren van (woningen in) deze panden konden, wanneer zij dat zélf wensten, hun woning aan de gemeente aanbieden. De A2-bestuurspartners hebben inmiddels besloten bewoners/eigenaren niet langer in onzekerheid te laten. Door de samenwerkingsovereenkomst (juni 2006) zullen eigenaren actief worden benaderd om hun eigendom te verkopen aan de A2-projectorganisatie. Actief, omdat volgens de inzichten van de A2-projectorganisatie in sloop wordt voorzien.

De verkoopprijs wordt bepaald door de waarde van de huidige woning plus bijkomende vergoeding, waaronder verhuiskosten. Dit is een volledige schadeloosstelling overeenkomstig de maatstaven van de onteigeningswet. De schadeloosstelling kan per situatie verschillen.

Actieve verwerving betreft de volgende panden:

Nieuw:

Koningspleinflat nummers 101A t/m 117E en 101GA t/m 102GB

Dr. Schaepmanflat nummers (18A t/m 24D en 26A t/m 28C) (even nummers),
Oud:
President Rooseveltlaan 138A-212D (even nummers),
President Rooseveltlaan 121A-191D (oneven nummers),
President Rooseveltlaan 102A-132D (even nummers),
Professor Cobbenhagenstraat 2A-8D (even nummers),
Viaductweg 27/29, Viaductweg 31A-53D, Ambyerstraat Noord 179.

Hoe verloopt de aanbesteding en hebben belanghebbenden en geïnteresseerden daar nog invloed op?

Het project wordt Europees aanbesteed volgens een innovatieve methode: de concurrentie-gerichte dialoog. Hierbij zullen de Tracéwet, de bestemmingsplanprocedure en de aanbestedingsprocedure gelijktijdig worden doorlopen. Zie ook schema op pagina 7.

Streven is de aanbestedingsprocedure nog dit najaar te starten. De totale duur van de aanbesteding wordt ingeschat op ruim twee jaar. Marktpartijen wordt gevraagd om, in onderlinge competitie, een compleet plan te ontwikkelen voor infrastructuur én vastgoed, binnen het programma van eisen, plangebied en maximaal budget. Belanghebbenden en geïnteresseerden krijgen de mogelijkheid tussentijds hun mening kenbaar te maken. Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en de gemeente Maastricht zullen optreden als opdrachtgevers richting marktpartijen.

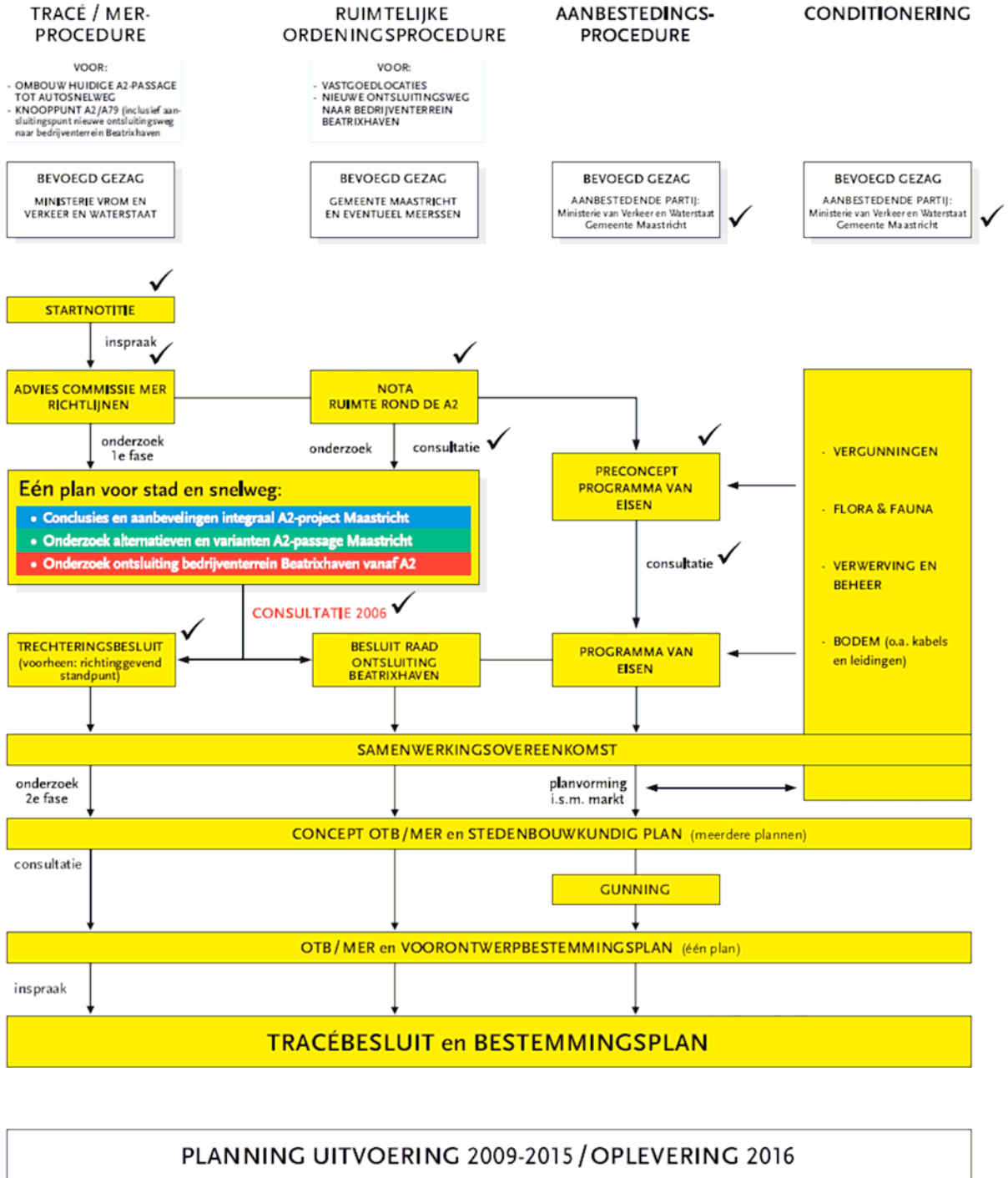
Wat is stand van zaken nieuwe ontsluitingsweg tussen A2/A79 en bedrijventerrein Beatrixhaven?

Voor dit projectonderdeel zullen niet de ministeries van Verkeer en Waterstaat (VenW) en Volkshuisvesting Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM) een beslissing nemen, maar de Raad van de gemeente Maastricht. Doel van de nieuwe ontsluitingsweg is het bedrijventerrein direct vanaf de A2 en de A79 bereikbaar te maken en zo de overlast van het (vracht)verkeer in Rothem en Bunde te verminderen. In het rapport 'Eén plan voor stad en snelweg; Onderzoek ontsluiting bedrijventerrein Beatrixhaven vanaf A2' zijn vier alternatieven onderzocht die op verschillende wijze de Landgoederenzone doorsnijden. De consultatieronde tussen 13 maart en 10 april leverde het volgende beeld op:

- 10 respondenten zijn voor variant A een nieuwe ontsluitingsweg parallel aan de A2
- 9 respondenten zijn voor variant B een nieuwe ontsluitingsweg door de Landgoederenzone
- 37 respondenten zijn voor variant C een nieuwe ontsluitingsweg parallel aan het spoor over het bedrijventerrein
- 3 respondenten zijn voor variant D een nieuwe ontsluitingsweg parallel aan de hoogspanningsleidingen in de Landgoederenzone

Op dit moment heeft 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.

Hoe ziet de gecombineerde aanpak van Tracéwet, bestemmingsplan- en aanbestedingsprocedure (vervlechting van procedures) uit?



✓ = afgehandeld
 OTB = Ontwerp Tracébesluit
 MER = Milieu-Effectrapport

STAND VAN ZAKEN JUNI 2006 NÁ SLUITEN SAMENWERKINGSOVEREENKOMST