

Volgno. : 32-2006	Dienst : SEB
Datum : 7 februari 2006	Raadscie : Stadsbeheer, Milieu en Mobiliteit
Korr.no. : 2006-03062	Steller : J. Geurts / 350 4672

Aanvullende Bestuursovereenkomst Integraal Project A2 Passage c.a. Maastricht

AAN DE GEMEENTERAAD

1. AANVULLENDE AFSPRAKEN A2-PARTIJEN

De Bestuursovereenkomst A2 Passage c.a. Maastricht van 15 januari 2003 was de afsluiting van een kwart eeuw discussie over de aanpak van de meervoudige A2 problematiek en het startpunt voor de samenwerking van rijk en regio in een projectorganisatie voor de voorbereiding en realisering van het A2 project.

Nadien hebben partijen deze afspraken verder uitgewerkt en bevestigd tijdens werkbezoeken van de Minister van Verkeer en Waterstaat op 13 juli 2004 en 22 augustus 2005.

Dit laatste bezoek is met name geëntameerd door de motie van de raad (26 april 2005) om vertraging in het project te voorkomen door het waar mogelijk versnellen van procedures. In dat overleg is de basis gelegd voor de aanvullende afspraken op de Bestuursovereenkomst

Samengevat behelst het nu voorliggende A2 project:

- een duurzame oplossing voor doorstroming, bereikbaarheid, leefbaarheid en stedenbouwkundige kwaliteit door een integrale gebiedsaanpak;
- het versnellen van de realisatietermijnen door het vervlechten van de publieke (RO) procedures en de aanbestedingsprocedure;
- het in een vroegtijdig stadium bieden van ruime kansen aan de markt voor het leveren van een maximale bijdrage aan een optimaal maatschappelijk resultaat door het vervlechten van de aanbestedingsprocedure en de publieke procedures;
- het vergroten van de slagkracht in het overheidshandelen en het creëren van een breed draagvlak voor een snelle afwikkeling van de publieke procedures door een doelgerichte publieke samenwerking;
- het benutten van het A2-project als katalysator voor een samenhangende stedelijke vernieuwing in de aansluitende gebieden;
- het leveren van een substantiële bijdrage aan de economische vitaliteit van de regio Maastricht

1.1 Bestuursovereenkomst 2003

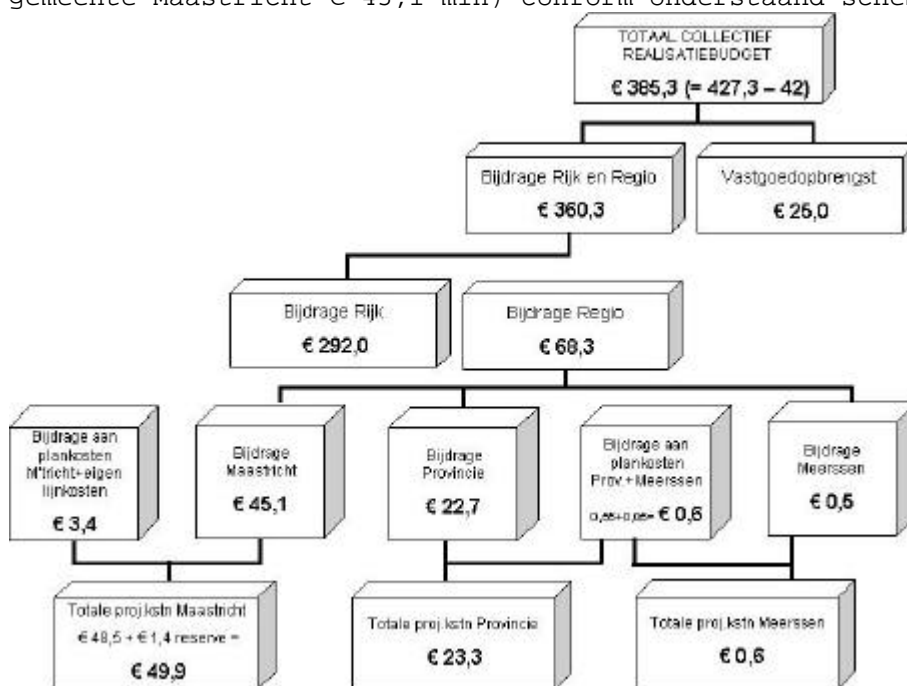
De financiële afspraken in de Bestuursovereenkomst 2003, gebaseerd op het rapport en de (financiële) aannames "Maastricht raakt de weg kwijt, deel 2" (2002) betroffen een taakstelling voor de realisering van een gegraven tunnel tussen de knooppunten Geusselt en Europaplein als ook de verknoping A2/A79, een rechtstreekse afslag Beatrixhaven en een optimalisering van de Viaductweg voor



een totaalbedrag van € 427 miljoen, uitgaande van een *traditionele* aanbesteding.

Dit totaalbedrag zou bij innovatief aanbesteden met ca. 10% (€ 42 mln) verminderd kunnen worden tot € 385 miljoen. Verrekening van de destijds verwachte vastgoedopbrengst uit herontwikkeling A2-flats (€ 14 mln) en ontwikkeling van de door gemeente Maastricht beschikbaar gestelde vijf verspreide vastgoedlocaties (€ 11 mln), samen derhalve € 25 mln, leverde netto € 360 miljoen (prijsspeil 2003, exclusief plankosten en inclusief btw) aan realisatiebudget, te verdelen over Rijk en Regio.

In de Bestuursovereenkomst 2003 werd voornoemde € 360 miljoen verdeeld naar een rijksbijdrage van € 292 mln en een regionale bijdrage € 68 mln (waarvan gemeente Maastricht € 45,1 mln) conform onderstaand schema.



Totale projectkosten Maastricht

Ná de Bestuursovereenkomst is in juni 2004 door uw raad additioneel € 4,8 mln beschikbaar gesteld ter dekking van de destijds verwachte plankosten A2 t/m 2007, bestaande uit zowel de bijdrage Maastricht in de collectieve plankosten (€ 3,8) alsmede eigen kosten Maastricht t/m 2007 (€ 1,0 mln). Nadien is de bijdrage Maastricht in de collectieve plankosten verlaagd van € 3,8 mln naar € 2,4 mln. Ultimo 2005 was derhalve als bijdrage Maastricht in het collectief A2 plankosten- en realisatiebudget € 47,5 mln toegekend en t.b.v. eigen lijnkosten € 1,0 mln geormerkt, samen derhalve budgettair € 48,5 mln.

Aan dekking was per ultimo 2005 een bedrag van € 49,9 mln beschikbaar; € 1,4 mln méér dus dan toegekend als gevolg van de verlaging van de bijdrage Maastricht in de collectieve plankosten A2 t/m 2007.

1.2 Aanvullende Bestuursovereenkomst 2006.

Voor de realisering en continuering van het project zijn aanvullende afspraken nodig tussen de vier publieke partijen, het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, de Provincie Limburg, de gemeente Meerssen en de gemeente Maastricht. Dat is een basisvoorwaarde om met private partijen (Europese



aanbesteding) afspraken te kunnen maken over de feitelijke uitvoering van het project.

De aanvullende bestuurlijke afspraken worden vastgelegd in een Aanvullende Bestuursovereenkomst die op 22 februari 2006 formeel zal worden ondertekend en vóór 1 juni 2006 (streefdatum) in detail zal worden uitgewerkt in een Samenwerkingsovereenkomst.

De aanvullende afspraken op de Bestuursovereenkomst 2003 gelden in essentie drie hoofdzaken:

- a. het oplossen van enkele bekende open einden in de Bestuursovereenkomst 2003 (BTW, plankosten, indexering, onderlinge verrekeningen);
- b. een (financiële) risicobeheersing op basis van nieuwe, feitelijke inzichten in de (milieu)technische vraagstukken rond bodem, water en lucht
- c. de zwaardere opgave van het project als gevolg van hogere verkeersprognoses (van 2x3 naar 2x4 rijstroken in de tunnel) .

Ad a. Open einden

De Bestuursovereenkomst 2003 was het resultaat van een *onderhandeling* van de vier publieke partijen op basis van de (financiële) inzichten en kennis van zaken uit het adviesrapport "Maastricht raakt de weg kwijt". Bij de ondertekening op 15 januari 2003 realiseerden partijen zich dat er vooralsnog geen sluitende btw regeling was getroffen; het overeengekomen bedrag ad. € 360 mln wilde het rijk vastgesteld hebben inclusief btw, terwijl de regio ingezet had op dit bedrag exclusief 19%. Partijen waren zich ervan bewust dat daarnaast nog aanvullende afspraken noodzakelijk waren over onderlinge verrekening van (rente)kosten en indexering. Over plankosten was afgesproken dat partijen op basis van een aparte begroting aanvullend zouden bijdragen. Dit wordt nu geregeld.

Ad b. Bodem, water en lucht

Het inzicht in de technische complexiteit van het project was in 2003 vooralsnog gebaseerd op het adviesrapport "Maastricht raakt de weg kwijt" waarin het advies voor een gegraven tunnel centraal stond op basis van indicatieve dossiergegevens en inschattingen rond met name bodem (geologische samenstelling), geohydrologie (grondwaterstromen) en lucht. Sindsdien is met name op het onderdeel lucht het wettelijke kader aangescherpt (zwaardere eisen uit het Besluit Luchtkwaliteit) en is het feitelijke inzicht in de andere genoemde vraagstukken door locatie-onderzoek in opdracht van het projectbureau A2 sterk toegenomen.

De vier partijen hebben afgesproken de ramingen op met name deze onderdelen substantieel aan te passen voor een realistische risicobeheersing. Daarnaast worden gerenommeerde adviesbureaus ingeschakeld voor een adequate advisering van de projectorganisatie in het komende aanbestedingstraject (TNO en Geo Delft).

Ad c. Bredere tunnel (2 x 4 rijstroken)

Het hoofdelement van de Aanvullende Bestuursovereenkomst 2006 is de realisering van een bredere tunnel dan was voorzien in de Bestuursovereenkomst. Uit (m.e.r.)onderzoek en met name op grond van nieuwe mobiliteitscijfers (Nota Mobiliteit) is komen vast te staan dat een tunnel met 2 x 3 rijstroken op de lange(re) termijn feitelijk onvoldoende toekomstvast is.

Met een bredere tunnel wordt voorkomen dat naar verhouding redelijk snel (10 jaar) na openstelling de capaciteit te gering blijkt voor een goede afwikkeling van het doorgaande verkeer als ook voor het bestemmingsverkeer. Het



risico dat op termijn een tunnel deze tweeledige functie niet kan waarmaken, anders dan door het (van rijkswege) afkoppelen van de stedelijke ringfunctie van de tunnel, waardoor weer veel bestemmingsverkeer op de traverse zijn weg moet zoeken, wordt voorkomen door een robuuste oplossing met 2x4 rijstroken, inclusief weefvakken vanwege de aansluitingen bij de knooppunten Geusselt en het Europa.

Een toekomstvaste oplossing voorkomt ook dat in de nabije toekomst het vraagstuk van een A2 om de stad héén andermaal moet worden gevoerd. Een omleiding om de stad doorkruist immers fundamenteel de stedenbouwkundig-ruimtelijke ontwikkelingvisie van Maastricht zoals die sinds de jaren tachtig van de vorige eeuw is ingezet en ook voor de toekomst richtsnoer blijft middels het in de maak zijnde nieuwe Structuur- en Mobiliteitsplan. De ruimtelijke visie 'een compacte stad in een weids landschap' is met name gebaseerd op het fundamentele besluit van de Minister van Verkeer en Waterstaat dd. 13 januari 1982 om de oplossing van de A2 verkeersproblematiek op te lossen op de huidige traverse, beneden maaiveld en niet aan de oostkant van Maastricht.

1.3 Nieuwe raming

Een projectbudget van € 725 mln (plankosten plus realisatiebudget) is de basis voor de Aanvullende Bestuursovereenkomst 2006 met afspraken over de (aanvullende) bijdragen van rijk en regio. Dit budget is gebaseerd op een bruto kostenraming van € 747 mln verminderd met de verwachte- en ten opzichte van de Bestuursovereenkomst 2003 inmiddels bijgestelde - taakstellende vastgoedopbrengst uit ontwikkeling A2-flats (€ 11 mln) en ontwikkeling van de vijf verspreide vastgoedlocaties (eveneens € 11 mln), samen derhalve € 22 mln taakstellende vastgoedopbrengst.

Ook in de nieuwe raming wordt uitgegaan van het behalen van een PPS/aanbestedingsvoordeel:

€ 94 mln (ca. 12,5 %) van voornoemde bruto kostenraming. De vroegtijdige inschakeling van marktpartijen moet een efficiency voordeel opleveren in de voorbereiding en de realisering van het project. Het taakstellende netto collectief projectbudget (plan- en uitvoeringsbudget) komt daarmee op € 631 mln.

Dit netto projectbudget wordt in de aanvullende overeenkomst verdeeld over bijdrage rijk € 499 mln en bijdrage regio € 132 mln. Dit betekent dat de regio een aanvullende bijdrage van € 61 mln in de collectieve A2-kosten moet leveren ten opzichte van de Bestuursovereenkomst 2003 waarin uitgegaan is van € 68 mln, nadien vermeerderd met de door de regio (Maastricht, Provincie Limburg en Meerssen) aanvullend beschikbaar gestelde bijdrage in de collectieve plankosten van € 3 mln, samen derhalve € 71 mln.

Ook in de verdeling van de € 61 mln tussen de regiopartners was de verdeelsleutel uit de Bestuursovereenkomst het vertrekpunt in de onderhandelingen, met als eindresultaat dat de Provincie Limburg hiervan 1/3 (€ 20,3 mln) en de gemeente Maastricht 2/3 (€ 40,7) voor haar rekening neemt.

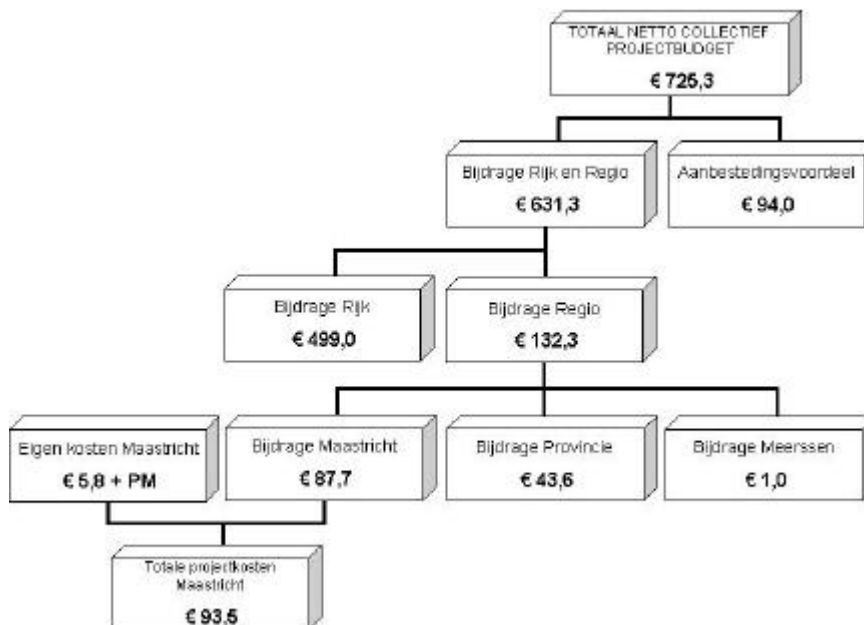
De gemeente Meerssen heeft haar bijdrage verdubbeld naar € 1 mln met als resultaat een verlaging van de aanvullende bijdrage Maastricht met € 0,5 mln van € 40,7 naar € 40,2 mln.

Samen met de reeds toegezegde bijdrage van € 45,1 mln o.b.v.

Bestuursovereenkomst 2003 en de € 2,4 mln toegezegde bijdrage in de oorspronkelijke collectieve plankosten A2, levert dat een totale bijdrage



Maastricht in de collectieve projectkosten A2 van € 87,7 miljoen. Daarbij opgeteld de eigen kosten Maastricht over zowel plan- als uitvoeringsfase A2 ad. € 5,8 mln levert aan totale A2-kosten Maastricht een bedrag van € 93,5 mln.



Toelichting aanbestedingsvoordeel/PPS voordeel

Het ingeschatte PPS voordeel is gebaseerd op drie argumenten:

- de ervaring van de afgelopen jaren met vergelijkbare projecten leert dat het vroegtijdig betrekken van marktpartijen in de fase van planvoorbereiding en het sluiten van innovatieve contractvormen (waarin ook duurzaam onderhoud deels is meegenomen) een efficiency winst oplevert van ca. 5%; dit betreft besparingen door ontwerpoptimalisaties, lagere lifecyclekosten en betere bouwlogistieke processen.;
- door de integrale aanbesteding van infrastructuur en vastgoed ontstaan extra mogelijkheden voor planoptimalisaties tussen beide onderdelen, waarbij zowel aan de kosten- als aan de opbrengstenkant kan worden gesleuteld; bijvoorbeeld waar het gaat om de lengte, breedte en hoogte van de tunnel, de samenwerking A2 met corporaties aan weerszijden van de plangrens, integrale oplossing voor lucht- en grondwaterproblematiek etc.; de inschatting is dat hier 5% voordeel is te bereiken ten opzichte van een traditionele, op besteksniveau gemaakte bedrijfseconomische raming;
- tot slot is een bescheiden 'markteffect' ingecalculeerd vanuit een meer concurrerende markt, zo wijst de ervaring uit, die mede is ontstaan na de enquête bouwfraude.

Toelichting verdeelsleutel Rijk/Regio

Een scherpe scheiding welk bevoegd gezag op welke aanvullende bijdrage aanspreekbaar is, was bij de Bestuursovereenkomst en is ook nu vanwege het integrale karakter van het A2 project niet eenduidig te maken. Partijen hebben met de verdeelsleutel zoals die gold bij de Bestuursovereenkomst, als vertrekpunt opnieuw gekeken hoe elke partij naar belang en vermogen zou moeten bijdragen. Afgesproken is dat in de nieuwe opzet (€ 631 collectief projectbudget) het rijk € 499 mln (79%) bijdraagt en de regio € 132 mln (21%).

Toelichting TEN subsidie



De Aanvullende Bestuursovereenkomst voorziet ook in afspraken over de aanvraag en verdeling van Europees geld. Rijk en regio zullen zich maximaal inspannen om voor het project een zo hoog mogelijke realisatiesubsidie vanuit de TEN fondsen (trans european network) te krijgen. Van deze subsidie zal de eerste € 15 mln. volledig ten gunste van de gemeente Maastricht komen. Het meerdere zal 50/50 verdeeld worden tussen rijk en regio tot een maximum van € 25 mln. voor de regio. Het meerdere voor de regio zal voor 50% aan de gemeente Maastricht en voor 50% aan de Provincie Limburg toekomen. Inmiddels is door het Rijk een subsidieverzoek ingediend.

1.4 Budgettaire dekking

Onderstaand is een financieel overzicht van de dekking van de gemeentelijke projectkosten in het A2 plan van in totaal € 93,5 mln. Dit biedt inzicht in de reeds afgedekte kosten (Bestuursovereenkomst 2003; raadsbesluiten t/m 2005) en de nog af te dekken kosten (Aanvullende Bestuursovereenkomst; raadsvoorstel 2006).

Uitgangspunt is dat TEN subsidie wordt verkregen voor tenminste € 15 mln en dat een deel van de projectgebonden inkomsten worden aangewend voor de budgettaire dekking (zoals leges en btw compensatie). Daarnaast wordt voorzien in een extra vastgoedopgave en wordt het MJIP als vangnet aangewend door in elk geval niet t/m 2011 zoals was voorzien, maar t/m 2015 extra te sparen voor de A2.

In eerste instantie was als vangnet beschikbaar de reserve Grote Infrastructuurle Werken. Doch in verband met de negatieve effecten van BTW-compensatie gemeentebreed, is hieraan € 5 mln onttrokken waardoor deze reserve geen ruimte meer biedt als vangnet A2.



DEKKING	Raadsbesluiten t/m 2005	Raadsvoorstel 21.02.2006	Totaal
Mobiliteitsfonds	€ 1,0		€ 1,0
MJIP A2 spaarvariant	€ 19,3	€ 7,3	€ 26,6
Onderuitputting kapitaallasten MJIP A2	€ 3,1	€ 2,8	€ 5,9
Reserve Grote Infrastructurele Werken	€ 22,3		€ 22,3
BTW-compensatie	€ 4,2	€ 3,0	€ 7,2
Gedeelte leges tunnel (Algemene Middelen)		€ 8,0	€ 8,0
Europese TEN subsidie		€ 15,0	€ 15,0
Extra vastgoed		€ 7,5+PM	€ 7,5+PM
Additionele subsidies		€ PM	€ PM
Kasritmevoordelen/uitstel betaling regiobijdragen		€ PM	€ PM
Totalen	€ 49,9	€ 43,6	€ 93,5

Toelichting TEN subsidie

In de Aanvullende Bestuursovereenkomst 2006 is aangegeven dat de verhoging van de gemeentelijke bijdrage (citaat:) "geschiedt op grond van het uitgangspunt dat de TEN subsidie wordt verkregen; mocht de TEN subsidie niet worden verkregen dan ontstaat een nieuwe situatie en zullen partijen overleg voeren of en hoe het project wordt voortgezet".

Toelichting leges

De raming leges is door het projectbureau A2 gebaseerd op een conservatieve raming van de maximale bouwsom en komt uit op afgerond € 11 mln. Formeel maken deze inkomsten onderdeel uit van de verlies- en winstrekening Bouwtoezicht. Gelet op de hoogte van het bedrag, wordt voorgesteld een substantieel deel daarvan zijnde € 8 mln terug te laten vloeien naar het dekkingsplan A2-project.

Toelichting BTW compensatie

Dit betreft de door de gemeente Maastricht terug te vorderen BTW op de gemeentelijke infrastructuur van het project: met name de afslag van de A2 naar de Beatrixweg en de optimalisering van de Viaductweg. Voorlopig zijn alleen inschattingen van BTW compensabele onderdelen te maken op basis van de (vertrouwelijke) raming realiseringskosten A2. De huidige raming is gebaseerd op een conservatieve inschatting. De huisaccountant van de gemeente Maastricht zal een toetsing verrichten op deze aannames en tevens voorstellen doen op welke wijze optimaal bepaalde BTW compensabel kan worden gemaakt.

Toelichting MJIP 2012 t/m 2015



In plaats van t/m 2011 te sparen is het voorstel om in het MeerJarenInvestingsProgramma dóór te sparen t/m in elk geval 2015. Daarmee wordt een verder beslag gelegd op de investeringsruimte MJIP, waarbij het jaarlijks gaat om € 2,2 mln en € 0,5 mln in 2015. Het MIJP wordt - naast extra vastgoedopbrengsten, kasritmevoordelen en eventuele additionele subsidies - ook gezien als vangnet indien tijdens de *uitvoering* van het project overschrijdingen dienen te worden opgevangen die niet zijn te compenseren binnen het project, en wel volgens de Aanvullende Bestuursovereenkomst in de verhouding rijk 78% en regio 22%.

1.5 Risicobeheersing

In de risicobeheersing van het project is onderscheid te maken tussen de planvoorbereiding tot en met gunning aan het winnende consortium en vervolgens de fase van daadwerkelijke realisatie van het project A2.

In de planvoorbereiding inclusief de periode van aanbesteding staat de taakstelling ad € 631 mln voorop. Tijdens de dialoofasen met marktpartijen vindt toetsing plaats of binnen dit budget het project uitvoerbaar is dan wel welke afwegingen partijen moeten maken bij het schuiven binnen deze taakstelling. De aanbesteding voorziet in enkele go/no beslismomenten van partijen indien blijkt dat binnen deze taakstelling het project uiteindelijk niet haalbaar is. In dat geval kan het project worden getemporiseerd dan wel geheel worden stopgezet.

Ingeval er zich in de *uitvoering* van het project een niet te vermijden overschrijding van het taakstellende projectbudget ad € 631 mln voordoet, spreken partijen in de Aanvullende Bestuursovereenkomst af om zich allereerst in te zullen spannen om daarvoor compensatie te vinden binnen het project. Niet te compenseren overschrijdingen zullen worden opgevangen door additionele bijdragen in de verhouding 78% rijk en 22% regio. In dat geval zal primair het MJIP als vangnet moeten dienen en/of extra opbrengsten uit de A2 vastgoedontwikkeling.

2. VERDERE TOELICHTING A2 PROJECT

2.1 Plangebied A2

Medio 2004 is een voorlopig plangebied bepaald waarbinnen de A2 tunnel in al zijn aspecten zou moeten worden gerealiseerd. Ná de inspraak op de discussienota "Ruimte rond de A2" is bij raadsbesluit van april 2005 dit voorlopig plangebied vastgesteld.

Nu de projectscope verruimd is naar een bredere tunnel met 2 x 4 rijstroken, zal door de projectorganisatie studie moeten worden verricht naar de consequenties en eventuele bijstelling daarvan voor het plangebied, met een evenwichtige afweging van de in het geding zijnde belangen. Die betreffen met name:

- het maatschappelijk draagvlak van het totale project;
- een optimale inpassing in de omgeving;
- de gewenste verkeerssnelheid in de tunnel;
- het beschikbaar hebben van voldoende ruimte voor tijdelijke infrastructuur bij de bouw van de tunnel als ook voor tijdelijke bouwplaatsen (opslag van materialen; kantoren);
- de keuze voor één of twee bouwstromen;
- het beperkt houden van de bouwperiode (bouwoverlast).



2.2 Vastgoedopgave.

Wat het A2 plangebied betreft is qua gebiedsontwikkeling en vastgoedopgave een onderscheid te maken tussen:

- a. *Vijf vastgoedlocaties aan de A2 traverse* die de gemeente Maastricht volgens de Bestuursovereenkomst 2003 additioneel op haar geldelijke bijdrage inbrengt in het A2 project; de geraamde opbrengst bedraagt netto € 11 mln; de haalbaarheid daarvan is eind 2005 onafhankelijk beoordeeld en als realistisch bestempeld;
- b. *Vervangende nieuwbouw* indien de A2 appartementen (deels) moeten worden gesloopt; de kosten van verwerving, sloop en sanering van de A2 flats verminderd met de opbrengst van nieuwbouw blijft overigens ook in de nieuwe raming A2 een substantiële kostenpost;
- c. *Vastgoedpotenties* binnen het plangebied A2 die door het 'winnende plan' mogelijk worden gemaakt door de integrale aanbesteding van infrastructuur en gebiedsontwikkeling; de visie "Ruimte rond de A" voorziet in de uitdaging aan consortia om met name bij de verkeersknooppunten Geusselt en Europaplein nieuwe stadsentrees te maken. Op deze locaties is hoogbouw mogelijk. Deze locaties zijn niet inbegrepen in de raming A2, doch zijn deels nodig voor het dekkingsplan van de gemeentelijke bijdrage.
- d. *A2 gerelateerde buurtontwikkeling*: de in samenspraak met de corporaties vanuit de GSB buurtontwikkeling te herontwikkelen locaties die binnen plangebied zijn gelegen en/of daar direct aan grenzen.

2.3 Eerste fase MER.

De hamvraag die de Commissie MER. in het najaar 2004 stelde, mede op basis van inspraakreacties op de "Startnotitie A2 Passage Maastricht" (voorjaar 2004), heeft een omvattend onderzoek in gang gezet naar de vraag of de toekomstige A2 "dóór de stad dan wel er omhéén" moet worden aangelegd.

Deze eerste fase m.e.r. behelst de opgave om geobjectiveerd te kunnen aantonen dat de voorkeursoplossing van een gegraven tunnel, zoals door rijk en regio in 2003 vastgelegd in de Bestuursovereenkomst, in een vergelijkend onderzoek met alternatieve oplossingen ook feitelijk en op basis van de juiste argumenten de beste oplossing is.

De rapporten van de eerste fase m.e.r. liggen inmiddels klaar voor publicatie (consultatieronde). Dit betreft:

- enerzijds rapporten rond de m.e.r. plichtige rijksinfrastructuur (verknoping rijkswegen A2/A79 en de tunnel), waarbij het rijk bevoegd gezag is;
- de niet m.e.r.- plichtige maar wel op gelijksoortige wijze onderzochte regionale infrastructuur, waar het met name gaat om (vier) afslagvarianten van de A2 naar de Beatrixhaven; op dit onderdeel is de gemeenteraad Maastricht bevoegd gezag;
- de bevindingen en conclusies zijn aangegeven in een samenvattend rapport waarbij met name het verband is gelegd tussen de m.e.r. uitkomsten en de stedelijke ontwikkelingsvisie van de gemeente Maastricht.

De openbaarmaking van alle rapporten, waarbij het tijdstip is bepaald door het rijk als bevoegd gezag inzake de m.e.r., gebeurt gelijktijdig in één samenhangend communicatie traject van consultatie (zes weken) en afzonderlijk overleg met direct belanghebbenden in het gebied. Dit geldt met name het Buurtenplatform A2 en het Bedrijvenplatform A2.



2.4 Verwervingsbeleid.

In 2002 en 2003 is op basis van het rapport "Maastricht raakt de weg kwijt" de passieve verwerving in gang gezet van A2 appartementen. Daarover zijn afspraken vastgelegd in de Bestuursovereenkomst. In totaal is er tot op heden met de eigenaren van 283 appartementen overeenstemming bereikt; dit is bijna 70% van de in totaal 410 in het verwervingsbeleid opgenomen appartementen.

De verwachting in 2003 was dat er rond 2006/07 helderheid zou zijn over het feitelijke plan van uitvoering en daarmee ook de zekerheid over de toekomst van de appartementen. Door de vertraging in de masterplanning, met name als gevolg van de m.e.r. procedure, en daarmee het in de tijd flink opschuiven van de aanbesteding, betekent dat de onzekerheid over de flats voorsnog niet is weg te nemen.

Zoals reeds vermeld betekent de bredere tunnel dat het voorlopige plangebied A2, zoals vastgesteld in 2004, op de consequenties van 4x2 rijstroken moeten worden onderzocht door de projectorganisatie. Deze studie loopt en zal naar verwachting op afzienbare termijn de vier partijen zonodig in staat moeten stellen tot het maken van nieuwe afweging rond alle in het geding zijnde belangen.

Het uitgangspunt in het aanbestedingsconcept blijft dat niet de projectorganisatie, maar marktpartijen in staat worden gesteld het optimale plan te maken. Die aanpak blijft richtinggevend voor het bepalen van het (definitieve) plangebied A2. Tegelijkertijd is het streven om zo tijdig mogelijk helderheid te bieden over de toekomst van de appartementen.

Op basis van de afspraken die met de Minister van V&W op 22 augustus 2005 zijn gemaakt, is reeds een regeling gemaakt over de voorfinancieringskosten van de verwerving van A2 flats tot 2005 respectievelijk van 2006 tot 2009. Van Rijksweg wordt daarvoor een renteloze voorziening getroffen. Voor de verwervingskosten t/m 2005 is deze renteloze voorziening met Maastricht d.d. 16 december 2005 (eerste aanvullende bestuursovereenkomst) reeds gesloten. Elk jaar wordt een nieuwe voorziening getroffen.

De inzet van de gemeente Maastricht blijft om in gezamenlijkheid met de andere A2 partijen zo spoedig mogelijk een omslagpunt mogelijk te maken van passieve naar actieve verwerving. Dat betekent dat het overleg met de bewoners en de Verenigingen Van Eigenaren nieuwe impulsen krijgt. Een actieve verwervingsstrategie biedt eigenaren en bewoners immers meer houvast voor het bepalen van hun toekomst. Het doel is om eigenaren/bewoners op particulier niveau in staat te stellen tot méér (financiële) afwegingen dan nu kan vanuit de passieve verwerving.

In de (tweede) Aanvullende Bestuursovereenkomst is vastgelegd dat actieve verwerving mogelijk wordt na een richtinggevend standpunt van de Minister van Verkeer en Waterstaat in de 1^e fase m.e.r. waarbij is afgesproken dat partijen zich nadrukkelijk zullen inspannen om dit uiterlijk 1 juli 2006 voor elkaar te krijgen.

2.5 Convenant woningbouwcorporaties.

De genoemde motie van de raad bij de behandeling van de nota "Ruimte voor de A2" (26 april 2006), waarin naast 'snelheid' gepleit is om tot een goede afstemming te komen van het A2 project met de aanliggende buurten, en waar



mogelijk 'werk van werk' te maken, is het overleg met de buurtkaders en de corporaties sindsdien geïntensiveerd.

Een nauwe samenwerking met betrokken woningcorporaties is noodzakelijk. Het ontwikkelen van de gebiedslocaties binnen het A2-project is (deels) niet goed mogelijk zonder afstemming en samenwerking met de betrokken corporaties die een huurwoningbestand exploiteren zowel binnen het A2-Plangebied als in de hierop aansluitende buurten. Een afstemming en samenwerking die extra belangrijk wordt indien de woningcorporaties parallel aan het A2-project hun bestaande voornemens tot herontwikkeling en stedelijke vernieuwing van deze buurten gaan realiseren. In dat verband zullen in een daartoe te sluiten convenant ook de rol, positie en verantwoordelijkheden van de corporaties in relatie tot het aanbestedingsproces moeten worden verduidelijkt.

3. RÉSUMEREND VRAGEN WIJ U ALS VOLGT TE BESLUITEN:

1. In te stemmen met (bijgevoegde) tweede Aanvullende Bestuursovereenkomst Integraal Project A2 Passage c.a. Maastricht, te ondertekenen op 22 februari 2006;
2. Ons college te mandateren om, in afstemming met de raadscommissie SMM, in overleg met de A2 partijen, de Aanvullende Bestuursovereenkomst verder uit te werken en te formaliseren in een Samenwerkingsovereenkomst vóór 1 juni 2006;
3. Akkoord te gaan met de in bijgevoegd overzicht aangegeven budgettaire dekking van in totaal € 43,6 mln, uitgaande van de gegraven tunnel als voorkeursoplossing, waarbij, uitgaande van het verkrijgen door de gemeente Maastricht van een TEN subsidie ad € 15 mln, per saldo aanvullende dekking wordt gevonden in:
 - aanwenden van projectgebonden voordelen: leges tot in beginsel € 8,0 mln en aanvullende btw compensatie geraamd op afgerond € 3,0 mln;
 - een extra vastgoedopgave van in beginsel € 7,5 mln;
 - het aanwenden van het MJIP als vangnet, in elk geval door het sparen vanaf 2012 te continueren t/m in beginsel 2015 tot een bedrag ad € 7,3 mln.;
 - de onderuitputting kapitaallasten MJIP A2 - 2008 en 2009 ter grootte van € 2,8 mln, ervan uitgaande dat het spaarsaldo MJIP-A2 op z'n vroegst pas in 2009 wordt aangesproken.
4. Vooralsnog kennis te nemen van de stand van zaken in de 1^e fase m.e.r. en de overige actualiteit rondom het A2 project.

Burgemeester en Wethouders van Maastricht,

De Secretaris,

P. Meekels.

De Burgemeester,

Drs. G. Leers.



DE RAAD DER GEMEENTE MAASTRICHT,

gezien het voorstel van Burgemeester en Wethouders d.d. 7 februari 2006,
dienst SEB, no. 2006-3062;

gehoord de commissie Stadsbeheer, Milieu en Mobiliteit;

BESLUIT:

1. In te stemmen met (bijgevoegde) tweede Aanvullende Bestuursovereenkomst Integraal Project A2 Passage c.a. Maastricht, te ondertekenen op 22 februari 2006;
2. Ons college te mandateren om, in afstemming met de raadscommissie SMM, in overleg met de A2 partijen, de Aanvullende Bestuursovereenkomst verder uit te werken en te formaliseren in een Samenwerkingsovereenkomst vóór 1 juni 2006;
3. Akkoord te gaan met de in bijgevoegd overzicht aangegeven budgettaire dekking van in totaal € 43,6 mln, uitgaande van de gegraven tunnel als voorkeursoplossing, waarbij, uitgaande van het verkrijgen door de gemeente Maastricht van een TEN subsidie ad € 15 mln, per saldo aanvullende dekking wordt gevonden in:
 - aanwenden van projectgebonden voordelen: leges tot in beginsel € 8,0 mln en aanvullende btw compensatie geraamd op afgerond € 3,0 mln;
 - een extra vastgoedopgave van in beginsel € 7,5 mln;
 - het aanwenden van het MJIP als vangnet, in elk geval door het sparen vanaf 2012 te continueren t/m in beginsel 2015 tot een bedrag ad € 7,3 mln.;
 - de onderuitputting kapitaallasten MJIP A2 - 2008 en 2009 ter grootte van € 2,8 mln, ervan uitgaande dat het spaarsaldo MJIP-A2 op z'n vroegst pas in 2009 wordt aangesproken.
4. Vooralsnog kennis te nemen van de stand van zaken in de 1^e fase m.e.r. en de overige actualiteit rondom het A2 project.

Aldus besloten door de raad der gemeente Maastricht in zijn openbare vergadering van 21 februari 2006.

De Griffier,

De Voorzitter,