



**Bijlage L bij het TB
Achtergrond dossier geluid
Nadere onderbouwing keuzes Viaductweg**

34064v2		november 2010
---------	--	---------------

1.0 Onderzoeksvraag

Deze notitie is opgesteld als nadere onderbouwing voor de keuzes in het integraal plan van Avenue2 bij de Viaductweg. Achtereenvolgens wordt beschreven:

1. Onderzoeksvraag
2. De akoestische situatie langs de viaductweg
3. Ambities en kaders publieke partijen (PVE, ambitiedocument, gunningcriteria en gunning)
4. Inhoudelijke integrale afweging
5. Conclusie

2.0 Probleem analyse Viaductweg

Langs de viaductweg is sprake van hoge geluidbelastingen. Er is sprake van zowel een sanerings - als een aanpassingssituatie. In de onderstaande figuur is door middel van groene cirkels aangegeven waar zich de aanpassingswoningen bevinden en door middel van de blauwe cirkels waar zich de saneringssituaties bevinden.



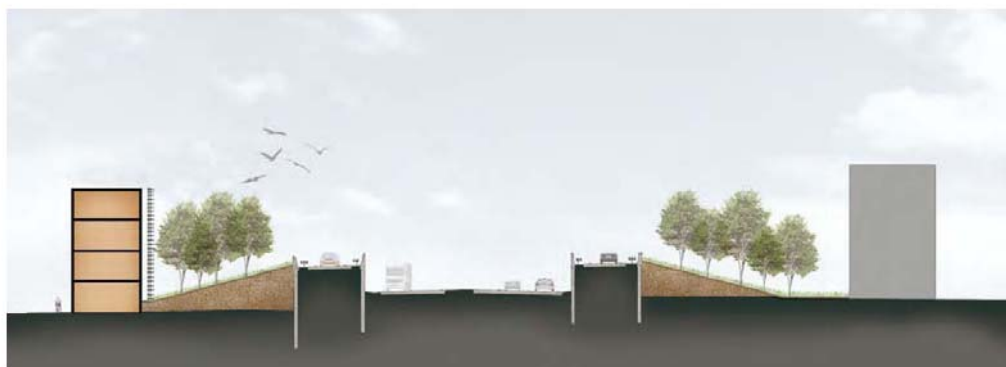
Voor het gebied Nazareth/noordzijde Viaductweg worden geen geluidschermen geplaatst, maar is gekozen voor een oplossing binnen de kaders van het nieuw ontworpen knooppunt Geusselt:

- de A2 wordt oostwaarts verlegd en de Viaductweg zuidwaarts, hiermee wordt de afstand tussen rijksweg en flats vergroot,
- er wordt een geluidreducerende deklaag toegepast

Tijdelijke Geluidswerende maatregelen

Op de westelijke tak van de viaductweg wordt aan de zuidzijde een tijdelijk scherm van 2 meter hoogte geplaatst. Een vergelijkbaar scherm van 1 meter hoogte wordt geplaatst aan de zuidoostzijde

van het knooppunt. Na realisatie van het achterliggende vastgoed worden deze schermen verwijderd. Hierdoor kan in de eindsituatie de openheid behouden blijven rond de stadsentree. Het beeld wordt dan niet bepaald door geluidschermen maar door het nieuwe vastgoed. Dit vastgoed zal in de eindsituatie de achterliggende bebouwing akoestisch afschermen van de weg waardoor geluidschermen overbodig worden.



Principe Viaductweg

Zichtblokkade van de viaductweg

De omhoog lopende viaductweg vormt voor een blokkade van het zicht vanuit de woningen aan de viaductweg, zeker voor de lagere verdiepingen. De realisatie van geluidschermen beperkt het zicht nog meer. Daarom is er vanuit het integraal ontwerp gekozen om de parallelbanen van de viaductweg, van de Geusselt richting Meerssenerweg, langzaam omhoog te laten lopen. Hierdoor blijft er voor de meest westelijk gelegen woningen aan de viaductweg zicht en een verbinding naar de overige gebouwen en de rest van de wijk.



3.0 Ambities en kaders publieke partijen

3.1 Ambitie bestuurlijke partijen voor het project A2 Maastricht

Het is de nadrukkelijke ambitie van de gemeente Maastricht en het Rijk om het project A2 Maastricht te zien als een integrale ontwerpopgave, waarbij – binnen een vastgesteld budget - een optimum is gezocht tussen verschillende aspecten. Ten aanzien van het knooppunt Geusselt betreft dat met name het vinden van een optimum tussen verkeersafwikkeling, leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit. Basis hiervoor zijn de door het projectbureau en gemeente Maastricht en RWS vastgestelde Programma van Eisen (#6648) en Ambitiedocument (#23781), die zijn meegegeven aan de marktpartijen in de aanbesteding.

3.2 Ruimtelijke kwaliteit: vastgestelde kaders vanuit het PVE en het ambitiedocument

Vastgesteld kader en opgesloten in de scope van het project is:

- o Het optimaliseren van de verkeersfunctie van de Viaductweg. Het vergroten van de capaciteit van de kruising Viaductweg-Meerssenerweg is onderdeel van het A2-project omdat de capaciteit van de huidige kruising onvoldoende is om het verkeer van en naar de A2 te kunnen verwerken.

Ten aanzien van de ruimtelijke kwaliteit zijn in het PVE eisen en in het ambitiedocument wensen en referentiebeelden opgenomen. In het PVE is gesteld (IGO-124) dat “Geluid- en of andere afwerende schermen zoveel mogelijk dienen te worden voorkomen in het kader van de ruimtelijke kwaliteit van de omliggende gebieden”. In het ambitiedocument is aangegeven dat “het verstoppn van de stad achter schermen ongewenst is”. Specifiek is aangegeven dat:

- o Een heldere oriëntatie en beleving van de stad vanaf de infrastructuur is noodzakelijk.
- o De viaductweg wordt vormgegeven als een brug over de stad



*Boven: De voorgenomen planontwikkeling rond het Geusseltstadion (bureau BFAS/H+N+S).
Onder: Mogelijk toekomstig beeld van de ruimtelijke situatie rond het knooppunt Geusselt.*

Bron: Ambitiedocument

3.3 Ruimtelijke kwaliteit: vastgestelde kaders vanuit de gunningcriteria

Vanuit de integraliteit en synergie van het plan, is de stedenbouwkundige en landschappelijke kwaliteit een belangrijk issue. Zo belangrijk dat het een gunningcriterium is geweest in de aanbesteding. De gunningcriteria zijn voor de start van de aanbesteding vastgesteld door de publieke partijen.

INTEGRALITEIT / SYNERGIE	
	Wens 1 Integraliteit / synergie van het totale plan
KWALITEIT INTEGRAAL GEBIEDSONTWERP	
VERKEERSDOORSTROMING EN BEREIKBAARHEID	Wens 2 Robuust knooppunt A2/A79
	Wens 3 Optimalisatie verkeerssysteem
STEDENBOUWKUNDIGE EN LANDSCHAPPELIJKE KWALITEIT	Wens 4 Programmatische kwaliteit
	Wens 6 Groene Landgoederenzone
	Wens 7 Uitbreiding Beatrixhaven
	Wens 8 Vormgeving stadsentree Geusselt
	Wens 9 Vormgeving omgeving Stadsboulevard
MILIEU EN LEEFBAARHEID	Wens 10 Vormgeving stadsentree Europaplein
	Wens 5 Extra milieukwaliteit (lucht, geluid, energie)
ROBUUSTE TECHNIEK	Wens 11 Toepassen robuuste technieken
SITUATIE TIJDENS UITVOERING EN BOUWTIJD	
SITUATIE TIJDENS UITVOERING EN BOUWTIJD	Wens 12 Verbeteren doorstroming en bereikbaarheid
	Wens 13 Verminderen bouw hinder voor omwonenden
	Wens 14 Snelle realisatie

3.4 Ruimtelijke kwaliteit: kaders vanuit de aanbesteding

Op basis van het integraal plan is het project A2 Maastricht gegund. Hiervoor is een breed, integraal gunningadvies opgesteld door de gunningadviescommissie. Op 25 juni 2009 hebben de publieke partijen het advies van de gunningadviescommissie overgenomen en gekozen voor het plan Avenue2.



Impressie viaductweg gezien vanuit het westen

4.0 Inhoudelijke integrale afweging

Door de gemeente is aangegeven dat:

Er is **niet** voor gekozen ter plaatse de geluidbelasting te verlagen door het plaatsen van een geluidsscherm langs de A2. Daarvoor zijn de volgende redenen:

Het project A2 Maastricht is een integrale ontwerp-opgave, waarbij – binnen een vastgesteld budget - een optimum is gezocht tussen verschillende aspecten. Ten aanzien van de Viaductweg en omgeving betreft dat met name het vinden van een optimum tussen verkeersafwikkeling, leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit. Dit op basis van de eisen en wensen uit het vastgestelde Programma van Eisen en Ambitiedocument.

Ook al in de huidige situatie is de Viaductweg de drukste invalsweg van Maastricht, die aan weerszijde wordt begrensd door woonbebouwing. Aan de zuidzijde door twee flats aan de Kolonel Millerstraat (onderdeel van woonbuurt Wyckerpoort); aan de noordzijde door twee flats aan de Kasteel Bleijenbeekstraat (onderdeel van de woonbuurt Nazareth). In de toekomst zal de Viaductweg meer verkeer dan in de huidige situatie moeten kunnen verwerken. Om meer ruimte te geven aan het (integrale) ontwerp is de bebouwing aan de zuidzijde van de Viaductweg opgenomen in het plangebied van het project A2 Maastricht en aangekocht om deze te kunnen slopen.

In het ontwerp voor de Viaductweg is gekozen voor een ontwerp, waarbij de weg (de Viaductweg) zoveel mogelijk naar het zuiden wordt opgeschoven. Hierdoor ontstaat meer afstand tussen de weg en de te handhaven bebouwing, wat gunstig is voor de milieubelasting van de woningen. Als verdere maatregelen om het geluid te reduceren voor deze woningen wordt een dunne deklaag type B toegepast en een barrierscherm van 1 meter hoog geplaatst. Dit zorgt er voor dat de geluidbelasting op de bebouwing ten opzichte van de huidige situatie ondanks de toename van het verkeer afneemt voor bijna alle woningen met meer dan 10 dB.

Ondanks de maatregelen blijft een hogere grenswaarde nodig voor de 64 woningen aan de Kasteel Bleijenbeekstraat. De geluidbelasting kan verder worden verlaagd door toepassing van een geluidsscherm langs de Viaductweg. Op basis van het Doelmatigheidscriterium zou een scherm van 300 meter lang en 9 meter hoog doelmatig zijn.

Er is **niet** voor gekozen ter plaatse de geluidbelasting verder te verlagen door het plaatsen van een geluidsscherm langs de Viaductweg om de volgende redenen:

- De bebouwing aan de Kasteel Bleijenbeekstraat is volledig georiënteerd op het zuiden, waar de Viaductweg ligt. Deze oriëntatie zou helemaal komen te liggen op het geluidsscherm, wat ongunstig is voor de woonwaarde. Dit effect wordt nog versterkt omdat de bebouwing aanzienlijk lager ligt dan de weg. Het plaatsen van een (al dan niet transparant) scherm sluit bovendien de openbare ruimte af, waardoor er een ondefinieerbare en onbruikbare ruimte ontstaat. Het doel van het plaatsen van een geluidsscherm is de leefbaarheid te verbeteren. In dit geval wordt een tegengesteld effect verwacht. Bij het plaatsen van een geluidsscherm wordt de bebouwing afgesloten van haar oriëntatie op het zuiden en ontstaat er een aan het zicht onttrokken semi-openbare ruimte. Hierdoor wordt verpaupering in de hand gewerkt.
- Het plaatsen van (hoge) geluidsschermen is niet gewenst vanuit de beleving van de stad door de weggebruiker. In het project A2 Maastricht speelt de bestaande en nieuwe bebouwing rond het knooppunt Geusselt en de Viaductweg een belangrijke rol in de vormgeving en beleving van de stadsentree. Bovendien is, als het gaat over de (bestaande en nieuwe) bebouwing in het stedelijk gebied, sprake van een zorgvuldig gecomponeerd ensemble. Een geluidsscherm is hierin een wezensvreemd element en zou de samenhang van dit ensemble ernstig verstoren en zichtlijnen onderbreken.

Door Avenue2 is aangegeven dat:

- De overweging hierbij is dat ter plaatse van de Viaductweg is er sprake van een stedelijke situatie, Enerzijds is de Viaductweg een stedelijke weg (wettelijke rijsnelheid 50 km/uur) en anderzijds staan aan beiden zijden van de Viaductweg flats binnen de bebouwde kom. Het plaatsen van geluidschermen in stedelijk gebied geeft overwegen bezwaren van stedenbouwkundige aard. Voor de Viaductweg is er dus sprake van overwegende bezwaren van stedenbouwkundige aard tegen het plaatsen van geluidschermen in de stedelijke situatie. Indien er een geluidsscherm wordt geplaatst dient de hoogte van het scherm tot een minimum te worden beperkt. Als maatregel om geluid te reduceren voor deze woningen wordt wel een dunne deklaag type B toegepast in combinatie met een barrierscherm van 1 meter hoog
- Op grond van het Routeontwerp A2 en de trajectverbijzondering zijn verschillende ontwerpprincipes gedefinieerd. Eén van die principes is, dat er omwille van belevingswaarde is gekozen om geluidschermen waar mogelijk te vermijden, evenals grote keermuren. Belangrijk uitgangspunt is de wens om Nazareth een visuele relatie te geven met het Geusseltpark door middel van het creëren van een open groenzone zonder schermen tussen de flats en de A2. Om dit mogelijk te maken wordt de as van de A2 is op deze plek circa 30 meter naar het oosten verschoven. Tevens is vanuit het Routeontwerp gekozen om zicht te houden op de entree van de stad voordat het doorgaande verkeer in de tunnel Maastricht passeert, Komend vanaf het noorden komt van rechts geleidelijk de bebouwing van Nazareth dichterbij, gelegen in het groen, met ruime doorzichten en een open ruimtelijke beleving van dit stadsdeel zonder de visuele belemmering van schermen. De overzijde (oost) biedt een blik op het Geusseltpark, een rij van solitaire gebouwen die de ruimte trechtert naar het Geusseltplein.
- Vanuit deze integrale visie (infrastructuur, stedenbouw, landschap, vastgoed en milieu en leefbaarheid) van Avenue2 zijn schermen aan de Viaductweg hier niet gewenst.

5.0 Conclusie

Op basis van:

- 1) de ambitie om het project A2 Maastricht te zien als een integrale ontwerp-opgave,
- 2) de eis uit het PVE om "Geluid- en of andere afwerende schermen zoveel mogelijk te voorkomen,
- 3) de ambitie om de viaductweg vorm te geven als een brug over de stad
- 4) de ambitie dat het noodzakelijk is om een heldere oriëntatie en beleving van de stad vanaf de infrastructuur te hebben.
- 5) het belang dat via de gunningcriteria gegeven wordt aan stedenbouwkundige en landschappelijke kwaliteit,
- 6) het integrale gunningadvies voor het integraal plan van Avenue2 en
- 7) de inhoudelijke afweging

is de conclusie dat de keuzes die gemaakt zijn t.a.v. Viaductweg voldoende beargumenteerd kunnen worden.

Bijlage

