



Conclusies en aanbevelingen integraal A2-project Maastricht

Onderzoek alternatieven en varianten A2-passage Maastricht

Onderzoek ontsluiting bedrijventerrein Beatrixhaven vanaf A2

Eén plan voor stad en snelweg



Uw MENING GEVRAAGD

U kunt vanaf **13 maart tot en met 24 april 2006** uw mening geven over:

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

Deze drie uitgaven kunt u inzien via

www.inspraakvenw.nl en

www.A2maastricht.nl

Opvragen kan ook! Projectbureau A2 Maastricht, 043 – 351 63 01.

U kunt uw mening schriftelijk indienen

via het postadres:

Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat

A2-project Maastricht

Postbus 30316

2500 GH Den Haag

Of via: **www.inspraakvenw.nl** en **www.A2maastricht.nl**

WAT GEBEURT MET UW REACTIE?

U krijgt een ontvangstbevestiging, zodat u weet dat uw reactie in goede orde is ontvangen. Vervolgens worden alle reacties gebundeld tot een consultatieverslag en voorgelegd aan de bevoegde gezagen, zijnde:

- het ministerie van VenW en VROM voor de A2-passage Maastricht
- de gemeente Maastricht voor een nieuwe ontsluiting tussen A2 en Beatrixhaven.

Omstreeks juni/juli 2006 krijgt u het consultatieverslag toegestuurd.

Eén plan voor stad en snelweg

Conclusies en aanbevelingen integraal A2-project Maastricht



PROJECTBUREAU A2 MAASTRICHT

Maastricht, maart 2006



Het A2-project Maastricht is een project met een meervoudige **doelstelling**. De projectorganisatie wil komen tot één integraal plan voor stad en snelweg, waar mensen ook na 2025 nog profijt van hebben! Een plan dat de doorstroming op de A2 en bereikbaarheid van Maastricht verbetert. Maar waarin ook aandacht is voor de bevordering van de leefbaarheid en de verkeersveiligheid, het opheffen van barrières in de stad en het creëren van kansen voor stedelijke ontwikkeling.





NHOUD

HOOFDSTUK 1	
Inleiding	5
HOOFDSTUK 2	
Projectbeschrijving en beleidskader	7
HOOFDSTUK 3	
Alternatieven voor de A2-passage Maastricht	13
HOOFDSTUK 4	
Kansrijke en niet-kansrijke alternatieven	15
HOOFDSTUK 5	
Probleemoplossend vermogen	17
HOOFDSTUK 6	
Extra brug over de Maas?	23
HOOFDSTUK 7	
Kenmerken en aandachtspunten	25
HOOFDSTUK 8	
Conclusies en aanbevelingen	29
HOOFDSTUK 9	
Ontsluiting Beatrixhaven vanaf A2	31

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





INLEIDING

De situatie op en rond de N2/A2-Traverse Maastricht (A2-passage Maastricht) vraagt al 25 jaar om een oplossing. Doel van het A2-project is te komen tot een integrale en duurzame oplossing voor doorstroming, bereikbaarheid, leefbaarheid, wegnemen van barrièrewerking en kansen bieden voor stedelijke ontwikkelingsmogelijkheden. Deze meervoudige problematiek vraagt zowel om een integrale en innovatieve aanpak als om een intensieve doelgerichte samenwerking van alle partijen. Het sluiten van de “Bestuursovereenkomst A2 Passage Maastricht” op 15 januari 2003 is een belangrijke en concrete stap op weg naar een adequate oplossing.

Het onderzoek naar oplossingsmogelijkheden is in twee fasen verdeeld. De eerste fase, waarin gekomen wordt tot een voorkeursalternatief voor de A2-passage Maastricht en de ontsluiting van het bedrijventerrein Beatrixhaven vanaf de A2, is nu gereed.

De resultaten van het onderzoek worden gepresenteerd onder de titel “**Eén plan voor stad en snelweg**”.

Er zijn drie deelrapporten.

Deel A: de hier voorliggende rapportage, waarin de conclusies van de onderzoeksresultaten uit de deelrapporten B en C zijn samengevat en aanbevelingen worden gegeven over het vervolg.

Deel B: het onderzoek naar alternatieven en varianten voor de A2-passage Maastricht, de eerste fase van de Tracé/MER-procedure.

Deel C: het onderzoek naar de alternatieven voor een nieuwe ontsluiting van het bedrijventerrein Beatrixhaven vanaf de A2.

Deelrapporten A en B vormen samen de basis van de besluitvorming in het kader van de Tracé/MER-procedure, waarin de ministers VenW en VROM bevoegd gezag zijn. Deelrapporten A en C vormen samen de basis voor de besluitvorming over de ontsluiting van het bedrijventerrein Beatrixhaven, waarin de gemeenteraad van Maastricht bevoegd gezag is. Er is gekozen voor een overkoepelende beschouwing in deel A vanwege het integrale karakter van het A2-project en het waarborgen van een goede afstemming van de analyses uit de meer sectorale deelrapporten B en C.



LEESWIJZER

In **hoofdstuk 2** wordt het A2-project Maastricht op hoofdlijnen qua inhoud en aanpak beschreven en geplaatst binnen het beleidsmatige en procedurele kader.

De **hoofdstukken 3 tot en met 8** gaan specifiek over de vraag: wat is het beste tracé voor de A2-passage Maastricht.

In **hoofdstuk 3** worden de verschillende alternatieve tracés voor de A2 toegelicht.

In **hoofdstuk 4** vindt een eerste selectie plaats tussen kansrijke en minder kansrijke alternatieven.

In **hoofdstuk 5** wordt het probleemoplossend vermogen van de meest kansrijke alternatieven vergeleken aan de hand van de meervoudige projectdoelstelling.

In **hoofdstuk 6** wordt de relatie gelegd met het project Maaskruisend Verkeer.

In **hoofdstuk 7** worden de kenmerken en aandachtspunten beschreven die mede bepalend zijn voor de definitieve keuze van het voorkeurstracé voor de A2.

Hoofdstuk 8 bevat een samenvatting van alle bevindingen en de overwegingen voor de indicatieve keuze van een voorkeurstracé.

In **hoofdstuk 9** wordt ingezoomd op de nieuwe ontsluitingsweg van de A2 naar het bedrijventerrein Beatrixhaven. Het bevat de samenvatting van de onderzoeksresultaten en conclusies van het onderzoek naar deze ontsluitingsweg.

Het is van groot belang dat de doorstroming op de A2 ter hoogte van Maastricht en de bereikbaarheid van de stad wordt verbeterd.



AANLEIDING

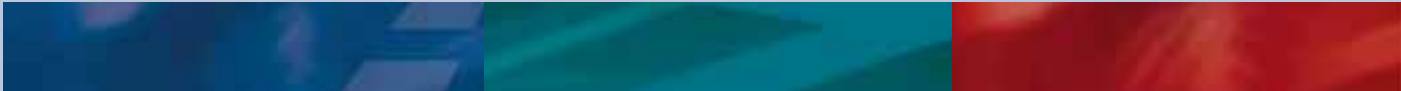
De situatie op en rond de huidige N2/A2-Traverse in Maastricht vraagt al 25 jaar om een duurzame oplossing. Het betreft het wegvak dat ligt tussen de knooppunten Geusselt en Europaplein en het aansluitende deel van het stedelijk hoofdwegennet: de Viaductweg. Door de toegenomen verkeersbelasting zijn doorstroming, bereikbaarheid en leefbaarheid in deze stedelijke corridor sterk onder druk komen te staan.

De beperkte capaciteit van de aanwezige verkeersregelininstallaties zorgt voor files en constante *doorstromingsproblemen* op de doorgaande route A2/E25. Dit leidt ook tot steeds meer problemen op het aansluitende stedelijk hoofdwegennet. Dit is zeer nadelig voor de eenzijdige en daardoor heel *kwetsbare bereikbaarheid* van de stad Maastricht. Naast doorstromingsproblemen veroorzaken de hoge verkeersbelastingen ook aanzienlijke *leefbaarheidproblemen* in de langs de N2/A2-Traverse liggende buurten.

Het gaat daarbij om meer dan alleen technische milieuaspecten zoals geluid en luchtkwaliteit. Door de toenemende verkeersbelasting wordt de N2/A2-Traverse namelijk een *onneembare barrière* in de stad. Dit bemoeilijkt het in stand houden of verbeteren van stedelijke relaties en functies en veroorzaakt mede de stagnerende (urgente) *stedelijke vernieuwing* van de aangrenzende buurten. Nieuwe wet- en regelgeving voor bijvoorbeeld luchtkwaliteit hebben de noodzaak van een spoedige aanpak van de totale problematiek nog urgenter gemaakt. Ook de hogere mobiliteitsgroei, die de nieuwe Nota Mobiliteit initieert, leidt tot dezelfde conclusie.

Meervoudige doelstelling

Het doel van het A2-project Maastricht is te komen tot een integrale en duurzame oplossing op het gebied van doorstroming, bereikbaarheid, leefbaarheid, wegnemen van barrièrewerking en kansen bieden voor stedelijke (her)ontwikkelingsmogelijkheden. Een structurele verbetering van de hoofdinfrastructuur in en om Maastricht is - vanwege het beperkte aantal hoofdverbindingen - van groot belang voor de regionale bereikbaarheid. Het moet gaan om een robuuste oplossing die aansluit op en een bijdrage levert aan de ruimtelijke en economische ontwikkeling van de stad. Het wegnemen van barrièrewerking en leefbaarheidproblemen als gevolg van (het verkeer op) de N2/A2-Traverse is van cruciale betekenis voor het spoedig op gang kunnen brengen van de samenhangende stedelijke vernieuwing in een groot deel van Maastricht-Oost.



De *meervoudige projectdoelstelling* van het integrale A2-project Maastricht kan als volgt worden samengevat:

- > Verbeteren doorstroming voor het A2-gebonden verkeer naar autosnelwegkwaliteit.
- > Verbeteren van de bereikbaarheid van Maastricht en omgeving afgestemd op de voor het lokale en regionale wegennet geldende intensiteit/capaciteit-verhoudingen.
- > Verbeteren van het leefklimaat en de verkeersveiligheid in de langs de N2/A2-*Traverse* liggende buurten, zodat voor geluidhinder en luchtkwaliteit wordt voldaan aan de daarvoor gestelde wettelijke normen en geen sprake meer is van verkeers-onveilige situaties.
- > Wegnemen van de ingrijpende barrièrewerking van de zwaar belaste N2/A2-*Traverse* door het terugdringen van de verkeersintensiteit naar een voor een stedelijke ontsluitingsweg aanvaardbaar intensiteitsniveau.
- > Het daardoor mogelijk maken dat via stedelijke vernieuwing de buurten, die aan beide zijden van de huidige N2/A2-*Traverse* liggen, meer worden geïntegreerd.

Integrale aanpak

De eerder geschetste meervoudige problematiek vraagt om een integrale oplossing en een intensieve doelgerichte samenwerking van alle betrokken partijen. Deze context van meerdere belangen en samenhangende beleidsdoelstellingen zal in belangrijke mate richtinggevend zijn voor het vinden van een oplossing voor de gesignaleerde problematiek. Met andere woorden: *de sectorale oplossing voor de verkeersproblematiek op de N2/A2-*Traverse* dient niet alleen op zichzelf te worden beschouwd, maar zal optimaal moeten bijdragen aan de beoogde integrale oplossing voor meerdere knelpunten en belangen en zal de kwaliteit van die integrale oplossing zoveel mogelijk moeten versterken.* Dit raakt ook aan de essentie van het beleid voor ontwikkelingsplanologie van het ministerie van VROM.

Het ruimtelijke orderingsbeleid van Maastricht is gebaseerd op de filosofie van *‘een compacte stad in een weids landschap’*. Deze visie impliceert dat stedelijke herstructurering en vernieuwing ‘van binnenuit’ geschiedt. Dit mede om belangrijke groene waarden aan de buitenranden van de stad te kunnen behouden en versterken. Deze visie, die ook in het provinciale ruimtelijk beleid wordt ondersteund, zal in de toekomst beleidsuitgangspunt blijven bij de ruimtelijke ontwikkeling en stelt ondermeer strikte beperkingen aan verdere stedelijke uitbreiding buiten de huidige stadsgrenzen. Dit beleid vormt daarmee een belangrijke randvoorwaarde voor de keuze van de oplossing voor de problematiek op en rond de N2/A2-*Traverse*.

Het streven naar een integrale oplossing voor de meervoudige problematiek stelt extra eisen aan het *toekomstvaste karakter* van die oplossing. Het plan moet voor een aanmerkelijk langere tijd een adequate oplossing bieden dan de gebruikelijke referentieperiode van 10 jaar na openstelling. Zeker indien wordt gekozen voor een oplossing in de vorm van de aanleg van een tunnel ter plaatse van de huidige N2/A2-Traverse zal de capaciteit van een dergelijke tunnel voldoende toekomstvast moeten zijn. Realisatie binnen een integraal gebiedsontwikkelingsproject sluit uitbreiding in de toekomst uit. Oftewel: later een extra ondergrondse rijstrook bijmaken is onmogelijk.

Innovatieve en onorthodoxe aanpak

Het combineren van de integrale aanpak van de N2/A2-problematiek met de genoemde vernieuwingsambities is dé gezamenlijke uitdaging waarvoor het Rijk, de provincie Limburg en de gemeenten Maastricht en Meerssen gekozen hebben bij het sluiten van de “Bestuursovereenkomst A2 Passage Maastricht” in januari 2003. Een uitdaging die alleen kan worden waargemaakt indien er voldoende ruimte blijkt voor onorthodoxe wijzen van denken en werken. Waarbij indien nodig de grenzen worden opgezocht van wat binnen de bestaande werkwijzen en procedures normaliter mogelijk is. Hiermee worden wellicht ook handvatten aangereikt voor toekomstige verbeteringen en/of integraties van deze procedures.

Om deze reden is het A2-project Maastricht in de Nota Mobiliteit en in het PPS-beleid van het ministerie van Verkeer en Waterstaat met een bijzondere opdracht als vernieuwend project voor integrale gebiedsontwikkeling aangemerkt. Die opdracht omvat een vroege inschakeling van de markt in de planontwikkelingsfase waartoe de vereiste procedures voor Ruimtelijke Ordening zullen worden gecombineerd met de aanbestedingsprocedure. Dit moet leiden tot een kwalitatief beter product, een snellere en efficiëntere realisatie en een effectiever en slagvaardiger overheidshandelen. Hiervan kan echter pas sprake zijn als het bevoegd gezag van de Tracé/MER-procedure (de ministers van VenW en VROM) een besluit heeft genomen over het zogenaamde voorkeursalternatief. Dit is het tracé waarvoor de definitieve oplossing voor de A2 nader zal worden uitgewerkt. Pas dan kan met de pilot voor het ‘vervlechten’ van de procedures worden gestart. Genoemd besluit van bevoegd gezag zal worden genomen op basis van de uitkomsten van de eerste fase Tracé/MER-procedure, het onderzoek naar alternatieven en varianten voor de A2-passage Maastricht.

Het is van groot belang dat de barrièrewerking van de zwaar belaste N2/A2-Traverse wordt weggenomen en de verkeersveiligheid wordt verbeterd.





Verschillende procedures

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

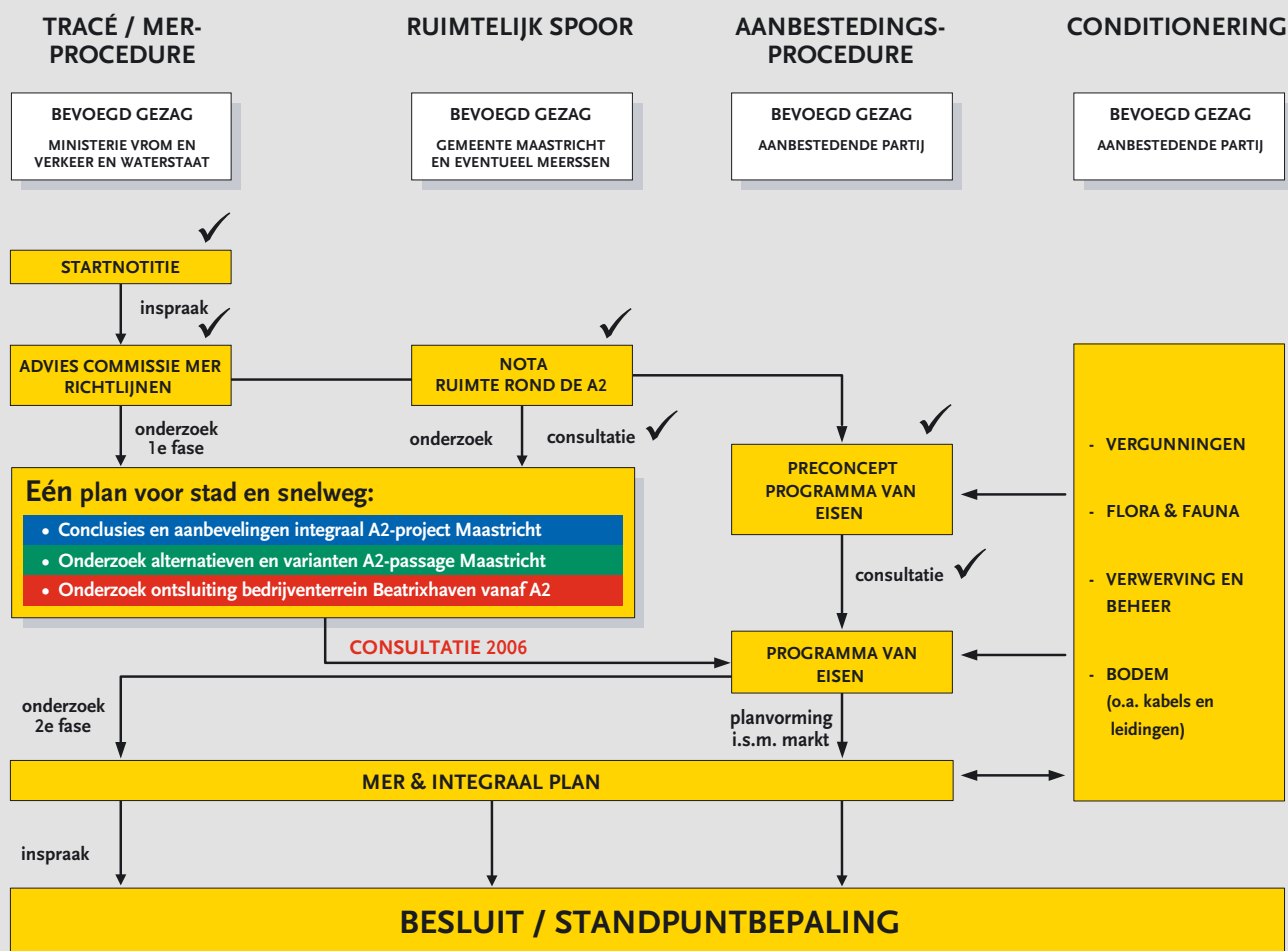
- Het *hoofdinfrastructuurdeel* A2 bestaande uit de aanleg van een alternatief tracé of een oplossing op de huidige N2/A2-Transpose en het volledig maken van het knooppunt A2/A79 inclusief het aansluitingspunt voor de nieuwe ontsluitingsweg voor het bedrijventerrein Beatrixhaven. Op dit onderdeel is de Tracé/MER-procedure van toepassing.
- Het *gebiedsdeel* heeft betrekking op vijf locaties langs de huidige N2/A2-Transpose 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 N2/A2-Transpose als voorkeursoplossing wordt aangemerkt. De eisen en randvoorwaarden zijn vastgelegd in de door de gemeenteraad van Maastricht op 26 april 2005 vastgestelde nota "Ruimte rond de A2". Voor dit onderdeel zijn de (gemeentelijke) ruimtelijke ordeningsprocedures 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 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 ordeningsprocedure.

Onderzoek alternatieven voor de A2

Door het ondertekenen van de "Bestuursovereenkomst A2 Passage Maastricht" op 15 januari 2003 hebben het Rijk, de provincie Limburg en de gemeenten Maastricht en Meerssen een belangrijke en concrete stap gezet op weg naar een adequate oplossing voor de A2-problematiek. In het kader van de Tracé/MER-procedure is medio 2004 de "Startnotitie A2-passage Maastricht" gepresenteerd. Op basis van inspraak en het advies van de commissie voor de milieueffectrapportage (commissie m.e.r.) hebben de ministers van VenW en VROM de richtlijnen voor het onderzoek vastgesteld en besloten om de Tracé/MER-procedure in twee fasen uit te voeren.

De eerste fase is gericht op een goed onderbouwde keuze van een voorkeursalternatief. Deze eerste fase heeft niet de volledige breedte en diepgang van een complete Tracé/MER-procedure, maar is conform het advies van de commissie m.e.r. een onderzoek afgestemd op enkele belangrijke aspecten. Aspecten die voldoende onderscheidend worden geacht om de keuze voor een voorkeurstacé te onderbouwen. In de tweede fase zal het voorkeurstacé verder conform Tracé/MER-procedure worden uitgewerkt.

In haar advies heeft de commissie m.e.r. de nadruk gelegd op het belang van een robuuste oplossing. Naast het voor langere termijn bieden van voldoende doorstromingscapaciteit pleit dat ook voor een goede inbedding van een verkeersoplossing voor de N2/A2-Traverse binnen een bredere integrale ontwikkelvisie voor Maastricht en omliggende regio. Tevens heeft de commissie m.e.r. gevraagd de in de Bestuursovereenkomst en de Startnotitie aangegeven voorkeur voor een tunnel ter plaatse van de huidige N2/A2-Traverse nog eens op enkele maatgevende aspecten te vergelijken met andere (oplossings)alternatieven.



STAND VAN ZAKEN JANUARI 2006

VRAAGSTELLING ONDERZOEK EERSTE FASE MER

De centrale vraagstelling in het kader van de eerste fase van de Tracé/MER-procedure is of de resultaten van het onderzoek een bevestiging zijn van het voornemen uit de Bestuursovereenkomst van januari 2003 over de aanleg van een tunnel ter plaatse van de huidige N2/A2-Traverse. Oftewel:

- A Wijzen de resultaten van het onderzoek op zodanige belemmeringen voor de uitvoering van een tunnel ter plaatse van de huidige N2/A2-Traverse dat die aanleg als moeilijk of wellicht als onmogelijk moet worden gekwalificeerd?
- B Wijzen de resultaten van het vergelijkend onderzoek naar andere alternatieven op zodanige voordelen van één of meerdere van die alternatieven dat om die reden van het voornemen uit de Bestuursovereenkomst van januari 2003 zou moeten worden afgestapt?
- C Heeft het beoogde voorkeursalternatief een voldoende 'toekomstvast' probleemoplossend vermogen passend binnen de integrale opgave van infrastructuur en gebiedsontwikkeling?

De oostelijke omleiding loopt door het Terraspark, dat de overgang vormt tussen de stad in het Maasdal en het Heuvelland.





ALTERNATIEVEN VOOR DE A2-PASSAGE MAASTRICHT

Er zijn vier alternatieven voor de ligging van de A2 ter hoogte van Maastricht:

- optimalisering van de huidige N2/A2-Traverse op maaiveld;
- een tunnel onder het huidige tracé van de N2/A2-Traverse;
- een omleiding om de oostrand van Maastricht;
- een omleiding om de westrand van Maastricht.

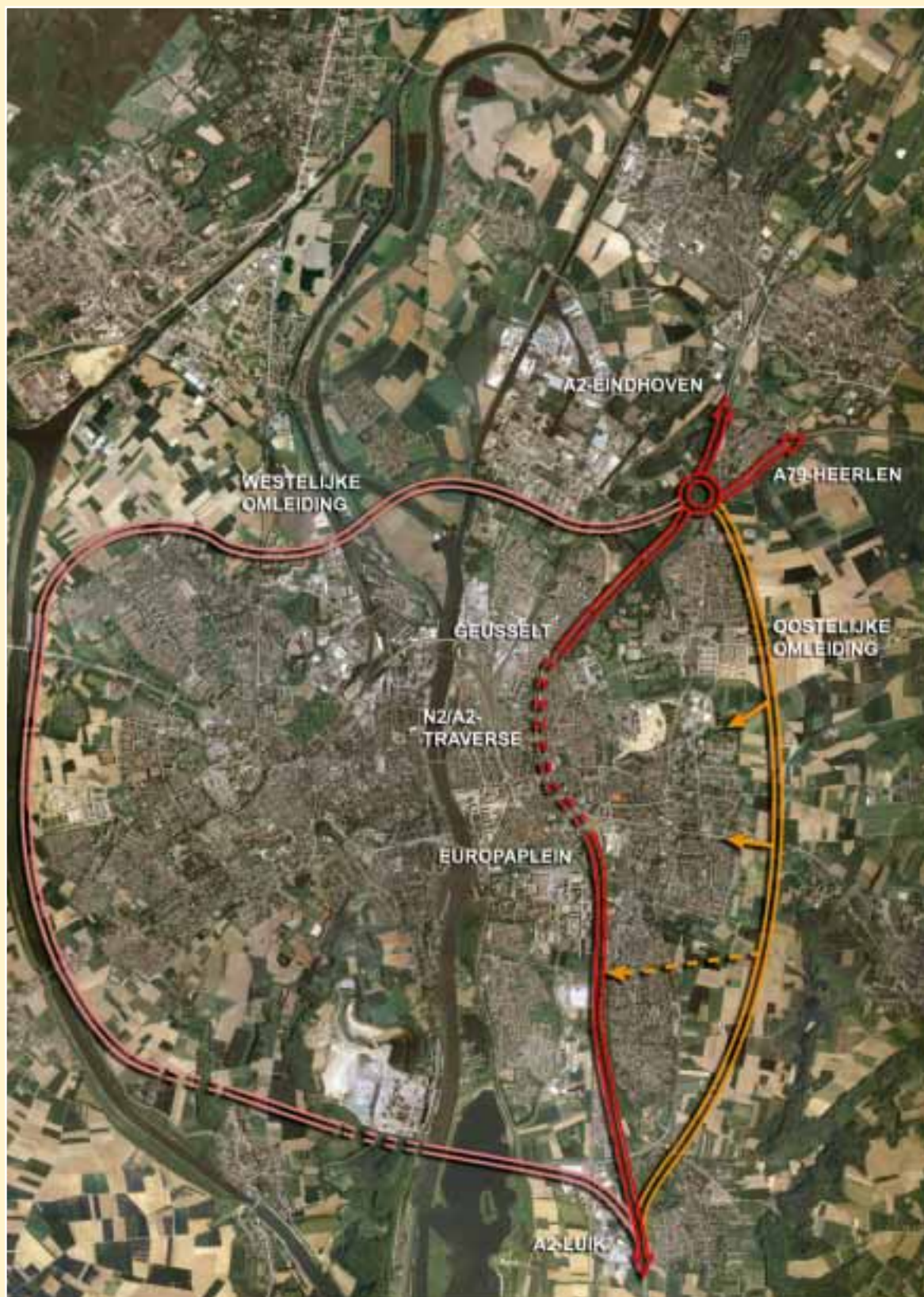
Bij de optimalisering van het huidige tracé van de N2/A2-Traverse gaat het om het realiseren van twee ongelijkvloerse kruisingen ter hoogte van het knooppunt Geusselt en bij de kruising van de Scharnerweg. Bij een tunnel onder het huidige tracé gaat het om een tunnel globaal tussen de knooppunten Geusselt en Europaplein. Hierbij kunnen de lengte en breedte van de tunnel, de vorm van de aansluitingen en de bouwtechniek variëren.

Een oostelijke omleiding ligt in het oostelijk buitengebied van Maastricht (het Terraspark) en kan (deels) verdiept worden aangelegd. De omleiding loopt vanaf het knooppunt A2/A79 tot de afslag Gronsveld. Variaties zijn mogelijk voor de afstand van de weg tot de stadsrand (de Molenweg) en voor de manier van aansluiting van de A2 op het stedelijk hoofdwegennet.

Een westelijk omleiding ligt ten westen van de stad deels op Belgisch grondgebied in de zone tussen het Albertkanaal en de westelijke stadsrand van Maastricht. Dit alternatief loopt globaal vanaf het knooppunt A2/A79 tot de afslag Gronsveld. De A2 kruist ten noorden en ten zuiden van de stad de Maas via nieuwe bruggen, gaat via tunnels door de Cannerberg en de St. Pietersberg en met een brug over het Jekerdal.

Omdat het in deze fase van het onderzoek met name gaat om een vergelijking van de verschillende tracés voor de A2, worden de mogelijke effecten van een nieuwe aansluiting van het bedrijventerrein Beatrixhaven op het hoofdwegennet in eerste instantie buiten beschouwing gelaten. In *hoofdstuk 9* wordt hierop wel nader ingegaan.

Globale ligging van de alternatieven voor de A2-passage Maastricht.



Voor het onderzoek is een verkeersmodel opgesteld: het zogenaamde NRM 2.1 A2-passage Maastricht. Met dit verkeersmodel is een prognose gemaakt van het verkeer op het (hoofd)wegennet in en rond Maastricht voor de verschillende alternatieven. Bij deze prognoses en de op basis daarvan gemaakte analyses is rekening gehouden met de wens te komen tot een robuuste en daarmee toekomstvaste oplossing voor de A2-problematiek.

Voor de doorstroming op de A2/E25 en de bereikbaarheid van de stad bieden de vier alternatieven in min of meerdere mate een oplossing. De belasting van de toekomstige Stadsboulevard is een goede maat voor het probleemoplossend vermogen van het alternatief voor de leefbaarheids- en verkeersveiligheidsaspecten langs de huidige N2/A2-Traverse, een van de centrale doelstellingen binnen het A2-project.

PROGNOSEJAAR 2020 (motorvoertuigen per etmaal)	TOEKOMSTIGE A2 (tussen Geusselt en Europaplein)	STADSBOULEVARD
Optimalisatie huidige situatie	77.000 =	77.000
Tunnel	75.000–94.000	20.000–29.000
Oostelijke omleiding	63.000–82.000*	31.000–34.000
Westelijke omleiding	28.000**	77.000
Huidige verkeersintensiteit	49.000 =	49.000

* tussen Terblijterweg en Akersteenweg

** ter hoogte van Via Regia

Toelichting: In het overzicht is slechts de prognose van enkele maatgevende wegvakken weergegeven. De aangegeven bandbreedte ontstaat door de verschillende varianten binnen een alternatief.

Uit de verkeersprognoses kan worden afgeleid dat de doelstelling op het gebied van de leefbaarheid (waaronder de milieuaspecten lucht en geluid, maar ook de barrièrewerking en verkeersveiligheid) bij de alternatieven die uitgaan van een optimalisatie van de huidige N2/A2-Traverse op maaiveld en bij een westelijke omleiding niet kunnen worden gehaald. De belasting van de N2/A2-Traverse of de nieuwe Stadsboulevard neemt toe tot 77.000 motorvoertuigen per etmaal. Om de barrièrewerking op te heffen zou het verkeersaanbod maximaal 20.000 motorvoertuigen moeten bedragen.

De westelijke omleiding doorkruist het waardevolle en beschermde natuurgebied St. Pietersberg / Jekerdal / Cannerberg en ligt deels op Belgisch grondgebied. Dit zijn harde belemmeringen bij de realisatie.



Bij de westelijke omleiding vormt het doorkruisen van het waardevolle en beschermde natuurgebied St. Pietersberg / Jekerdal / Cannerberg een harde belemmering voor de realisering. Ook de gedeeltelijke ligging op Belgisch grondgebied kan realisatie bemoeilijken.

CONCLUSIE

Van de vier alternatieven hebben de *optimalisatie van de huidige N2/A2-Traversal* op maaiveld en de *omleiding via de westelijke stadsrand* onvoldoende probleemoplossend vermogen met name voor de leefbaarheid langs de huidige N2/A2-Traversal. De westelijke omleiding kent daarnaast een aantal harde belemmeringen bij de realisatie. Deze alternatieven zijn niet kansrijk en worden hier niet nader in beschouwing genomen.



De twee meest kansrijke alternatieven - een tunnel onder het huidige tracé van de N2/A2-Traversal en een oostelijke omleiding - zijn nader bekeken op hun probleemoplossend vermogen. Dit betreft de centrale projectdoelstellingen voor doorstroming, bereikbaarheid, leefbaarheid/verkeersveiligheid en stedelijke ontwikkelingsmogelijkheden.

Doorstroming

Een vlotte doorstroming op de A2/E25 ter hoogte van Maastricht kan zowel via een tunnel als via de oostelijke omleiding worden bereikt. Met name voor een tunnel is het essentieel dat deze voldoende capaciteit heeft en daarmee toekomstvast is. Het is onmogelijk een tunnel in een later stadium nog te verbreden.

Bereikbaarheid

Een goede bereikbaarheid kan worden afgemeten aan de manier waarop het stedelijke hoofdwegennet rond de knooppunten Geusselt (Viaductweg) en Europaplein (J.F. Kennedysingel) vlot bereikbaar is. In het algemeen kan deze projectdoelstelling zowel via een tunnel als via een oostelijke omleiding worden bereikt. Bij de boortunnel lijkt het door de diepe ligging technisch onmogelijk ter plaatse van beide knooppunten het stedelijk hoofdwegennet volledig aan te sluiten op de A2-tunnel. Een boortunnel scoort daarmee slechter dan een conventioneel gegraven tunnel.

Bij de oostelijke omleiding krijgen de bestaande wegen (zoals de Akersteenweg of de Terblijterweg) een nieuwe functie als invalsweg en/of is sprake van een nieuwe weg door de (in aanbouw zijnde) woonbuurt Vroendaal aansluitend op de Oerslingerbaan. Hier zijn ingrijpende maatregelen (verbreding van wegen / sloop van tientallen panden) nodig om het Europaplein respectievelijk de J.F. Kennedysingel vanaf de A2 goed bereikbaar te maken.

Globale ligging van een tunnel (links) en een oostelijke omleiding (rechts).

Een tunnel kan variëren in lengte (dat is belangrijk voor de ligging van de tunnelmonden) en breedte (dat is van belang voor de doorstroming), in bouwtechniek (boren of graven) en in de manier waarop het stedelijk hoofdwegennet op de tunnel wordt aangesloten (dat is belangrijk voor de hoeveelheid verkeer op de toekomstige Stadsboulevard).

Een oostelijke omleiding kan variëren in ligging ten opzichte van de Molenweg (dichtbij of juist wat verder weg) en in de manier waarop het stedelijk hoofdwegennet op de A2 wordt aangesloten (wordt de Akersteenweg de nieuwe invalsroute vanaf de A2 naar de stad of de Terblijerweg in combinatie met een nieuwe weg door de woonbuurt Vroendaal).



Leefbaarheid en verkeersveiligheid

De leefbaarheid langs de huidige N2/A2-Traverse (geluidhinder, luchtverontreiniging, barrièrewerking, verkeersveiligheid en dergelijke) kan globaal worden afgemeten aan de verwachte verkeersbelasting op de toekomstige Stadsboulevard.

Bij een tunnel liggen de prognoses tussen de 20.000 en 29.000 motorvoertuigen per etmaal voor de bovengrondse Stadsboulevard. Dit aantal is afhankelijk van de manier waarop de tunnel is aangesloten op het stedelijk hoofdwegennet ter plaatse van de knooppunten Geusselt en Europaplein. Hoe beter deze aansluitingen, des te lager de toekomstige verkeersintensiteit op de toekomstige Stadsboulevard. Een traditioneel gegraven tunnel scoort op leefbaarheid beter dan een boortunnel.

Bij een oostelijke omleiding liggen de prognoses tussen de 31.000 en 34.000 motorvoertuigen per etmaal, afhankelijk van hoe de oostelijke omleiding wordt aangesloten op het stedelijk hoofdwegennet. Dit is beter dan de huidige situatie (49.000 motorvoertuigen per etmaal), maar slechter dan bij een tunnel. Daarnaast treedt er bij een oostelijke omleiding een ander belangrijk effect op. De nieuwe invalsroutes vanaf de A2 naar de stad worden extra belast. Als de Akersteenweg de nieuwe invalsweg wordt van de A2 naar het Europaplein - dat is het meest logisch vanuit het stedelijk hoofdwegennet - worden daar 46.000 motorvoertuigen per etmaal verwacht. Dit heeft gevolgen voor de leefbaarheid (milieuaspecten op gebied van lucht en geluid, barrièrewerking, verkeersveiligheid) ter plaatse.

In een andere variant voor de aansluiting van de oostelijke omleiding op het stedelijk hoofdwegennet wordt het verkeer met name via de Terblijterweg (en Vijverdalseweg) geleid en via een nieuw aan te leggen weg door de in aanbouw zijnde woonbuurt Vroendaal (aansluitend op de Oeslingerbaan). Vervolgens gaan daar leefbaarheidsproblemen optreden. *De keuze voor een oostelijke omleiding impliceert dat de leefbaarheidsproblemen langs de huidige N2/A2-Traverse worden verplaatst naar de nieuwe invalroutes van de stad.*

PROGNOSEJAAR 2020 (motorvoertuigen per etmaal)	TUNNEL	OOSTELIJKE OMLEIDING	HUIDIGE SITUATIE
A2	75.000–94.000*	63.000–82.000**	49.000
Stadsboulevard	20.000–29.000	31.000–34.000	49.000
Akersteenweg	21.000–22.000	46.000	19.000

* in tunnel

** tussen Terblijterweg en Akersteenweg

Toelichting: In het overzicht is slechts de prognose van enkele maatgevende wegvakken weergegeven. De aangegeven bandbreedte ontstaat door de verschillende varianten binnen een alternatief.

Stedelijke ontwikkeling en ruimtegebruik

Afgelopen decennia heeft de gemeente Maastricht een gericht ruimtelijk en economisch beleid gevoerd vanuit de filosofie van 'de compacte stad in een weids landschap'. De in economisch opzicht voor het functioneren van de stad belangrijke gebieden worden direct ontsloten vanaf de A2. Er worden mogelijkheden gecreëerd in de hoogdynamische zone langs de huidige N2/A2-Traverse rond de knooppunten Geusselt en Europaplein en in het gebied achter het station om te komen tot stedelijke ontwikkeling. Er is sprake van meervoudig ruimtegebruik, wat in een compacte stad belangrijk is. Een tunnel bouwt voort op de geschetste ontwikkeling van de stad.

De oostelijke omleiding ontsluit de periferie van de stad juist op een plek waar sprake is van een kwetsbaar en waardevol, laagdynamisch milieu op het gebied van natuur en landschap met het gevaar voor ongewenste ontwikkelingen ter plaatse. De oostelijke omleiding doorbreekt het strikte ruimtelijke beleid van Maastricht gebaseerd op de filosofie van een 'compacte stad in een weids landschap'. Dat beleid gaat uit van het handhaven van de bestaande harde begrenzing van het stedelijk gebied ter plaatse van de (Oude) Molenweg, met name ook gelet op de aanwezige natuur en landschappelijke waarden. Bij de aanleg van een oostelijke omleiding zou het instandhouden van dit stringente beleid onder grote druk komen te staan.



Een oostelijke omleiding ontsluit de periferie juist op een plek waar een landschappelijk en ecologisch waardevol en kwetsbaar gebied ligt.



Een keuze voor een oostelijke omleiding impliceert dat de huidige leefbaarheidsproblemen langs de N2/A2-Transpose worden verplaatst naar de nieuwe invalsroutes van de stad, bijvoorbeeld de Akersteenweg.

CONCLUSIE

Er zijn duidelijke verschillen tussen het probleemoplossend vermogen van een *tunnel* en een *oostelijke omleiding*. Een oostelijke omleiding heeft tegenover een tunnel een minder groot probleemoplossend vermogen. Voor de bereikbaarheid vanwege de problemen die worden verwacht op de nieuwe invalsroute(s) tussen de A2 en de stad. Voor de leefbaarheid omdat bij een oostelijke omleiding de problemen worden verplaatst naar de nieuwe invalsroute(s) tussen de A2 en de stad. Een boortunnel heeft ten opzichte van een conventioneel gegraven tunnel een minder groot probleemoplossend vermogen.

Een tunnel past binnen de beleidsfilosofie van een 'compacte stad in een weids landschap'. Er is sprake van meervoudig ruimtegebruik. De oostelijke omleiding doet afbreuk aan het stedelijk ontwikkelingsbeleid. De stad ontsluit de periferie juist op een plek waar sprake is van een kwetsbaar en waardevol laag dynamisch milieu op het gebied van natuur en landschap.

PROBLEEMOPLOSSEND VERMOGEN PER ALTERNATIEF	TUNNEL	OOSTELIJKE OMLEIDING
Doorstroming op A2/E25	ja	ja
Bereikbaarheid van Maastricht	ja	deels
Leefbaarheid langs Stadsboulevard	ja	deels*
Stedelijke ontwikkeling en ruimtegebruik	ja	nee

* verplaatsing van probleem

Toelichting: De tabel geeft aan in welke mate de verschillende alternatieven een oplossing bieden voor de meervoudige problematiek van het A2-project.

Globale ligging van de structuurvarianten.

Links een tunnel gecombineerd met een nieuwe Maasbrug ten noorden van de stad.

Rechts de zogenaamde Hoefijzervariant: een oostelijke omleiding gecombineerd met een nieuwe Maasbrug, waarbij de A2 ten noorden van het knooppunt Geusselt wordt afgesloten.





EXTRA BRUG OVER DE MAAS?

Het A2-project Maastricht richt zich met name op de hoofdinfrastructuur gerelateerd aan de A2 op de oostelijke Maasoever. Daarnaast speelt in de stad het project Maaskruisend Verkeer, dat is opgenomen in het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport van het Rijk (kortweg MIT).

Dit project betreft de capaciteitsproblemen van de bestaande Maasbruggen en de mogelijk oplossingen daarvoor. De planstudie Maaskruisend Verkeer is gestart. Er dienen daarin belangrijke afwegingen gemaakt te worden over de mate waarin de verkeersfunctie van het bestaande Noorderbrugtracé zal kunnen en moeten worden geoptimaliseerd in relatie tot de mogelijke aanleg van een extra brug over de Maas als onderdeel van een nieuwe noordelijke randweg. De in het kader van het A2-project beschouwde nieuwe ontsluiting voor het bedrijventerrein Beatrixhaven (zie hoofdstuk 9) moet in een dergelijke noordelijke randweg opgenomen kunnen worden.

Besluitvorming over de uitkomsten van de projectstudie Maaskruisend Verkeer zal buiten de kaders van het A2-project plaatsvinden, maar wel met inachtneming van de binnen het A2-project op dat moment bereikte resultaten en/of genomen bestuurlijke besluiten. Voor het A2-project is het omgekeerd van belang om 'anticiperend' rekening te houden met afstemmingsmogelijkheden op verschillende denkbare uitkomsten van de studie Maaskruisend Verkeer.

Voor het verkrijgen van enige voorlopige indicaties daarover is in de eerste fase van de Tracé/MER-procedure voor de A2 gekeken naar de effecten van enkele zogenaamde structuurvarianten. Dit betreft een zogenaamde 'Hoefijzervariant' gebaseerd op een oostelijke omleiding voor de A2 in combinatie met een extra brug over de Maas. Daarnaast zijn ook de mogelijkheden verkend van een combinatie van een tunnel ter plaatse van de huidige N2/A2-Traverse en een extra brug over de Maas.

Doel van de 'quick-scan' van deze zogenaamde structuurvarianten is vooral om de verkeerskundige aansluitmogelijkheden van een extra brug over de Maas op een tunnel ter plaatse van de huidige N2/A2-Traverse of een oostelijke omleiding te onderzoeken. In beide gevallen blijkt dat goed mogelijk.

Verder kan worden geconstateerd dat de verkeersintensiteit op een extra brug over de Maas aan de noordzijde van de stad (en daarmee ook de belasting van de bestaande Noorderbrug) sterk wordt bepaald door de capaciteit van het wegvak op de A2 tussen de knooppunten A2/A79 en Geusselt. Dit zal bepalend zijn voor de te verwachten effecten op de verschillende leefbaarheidsaspecten in de naast de A2 en het huidige Noorderbrugtracé (Viaductweg) gelegen woonbuurt Nazareth. De voor het A2-project te maken afweging voor een voorkeursalternatief staat hier los van.

*De monumentale kerk van Wittevrouwenveld ligt nu direct aan de N2/A2-Traverse.
In de toekomst kan deze kerk aan een nieuwe Stadsboulevard komen te liggen.*



In de analyse tot nu toe zijn de verschillende alternatieven met elkaar vergeleken via hun probleemoplossend vermogen. Op basis daarvan zijn voorlopige conclusies getrokken. Voor een definitieve afweging zijn de specifieke kenmerken en aandachtspunten van een *tunnel* en de *oostelijke omleiding* in beeld gebracht.

Natuur

De tunnel doorsnijdt geen belangrijke natuurgebieden. De oostelijke omleiding raakt/doorsnijdt twee kernleefgebieden van de wilde hamster (korenwolf). Deze diersoort heeft een hoge status als het gaat om bescherming van soort en leefgebied. Om de oostelijke omleiding voor de A2 te kunnen realiseren is een ontheffing nodig in het kader van de Flora- en Faunawet. Deze is slechts te verkrijgen indien er geen andere bevredigende oplossing is voor het (meervoudige) probleem van de A2. Dit aspect kan een harde belemmering gaan vormen bij een oostelijke omleiding.

Landschap

De tunnel doorsnijdt geen gebieden met een belangrijke landschappelijke waarde. De oostelijke omleiding is gelegen in het oostelijk buitengebied van Maastricht (Terraspark), dat als middenteras van het Maasdal de overgang vormt tussen de stad en het Heuvelland. De weg betekent een aantasting van het landschap. Het gebied vervult een belangrijke functie als (recreatief) uitloopgebied. De relatie tussen stad en landschap wordt bij de aanleg van de oostelijke omleiding sterk beperkt.



De oostelijke omleiding tast het landschappelijk en ecologisch waardevolle Terraspark aan en beperkt de recreatieve functie van het gebied voor de stad.

Sloop en bouw mogelijkheden

Afhankelijk van bouwtechniek, fasering en breedte van de tunnel zal de realisering gepaard gaan met sloop van woningen. Al eerder is aangegeven dat bij een (conventioneel gegraven) tunnel rekening moet worden gehouden met de sloop van zo'n 350 woningen. Hiervoor is een aankoopbeleid geformuleerd. Pas in een latere fase van het proces zal - op basis van de plannen van marktpartijen - duidelijk worden hoeveel woningen daadwerkelijk in het kader van het A2-project niet gehandhaafd kunnen worden. Naar verwachting kunnen na de aanleg van de tunnel woningen worden teruggebouwd.

Het tracé van de oostelijke omleiding gaat door de toekomstige woonbuurten Ambyerveld en Hagerhof. Deze bouwlocaties hebben een plancapaciteit van ongeveer 300 woningen. De woningbouw is via het bestemmingsplan goedgekeurd. De planvoorbereiding is in een vergevorderd stadium. De uitvoering start binnenkort. De oostelijke omleiding is strijdig met deze woningbouwpotentie. Afhankelijk van de manier waarop de oostelijke omleiding wordt aangesloten op het stedelijke hoofdwegennet moet verder de Akersteenweg worden verbreed (dit leidt tot sloop van tientallen panden langs deze weg) of zullen tientallen nieuwe of nog in aanbouw zijnde woningen in Vroendaal weer moeten worden gesloopt.

Lucht en geluid

In het totale milieueffect zijn geen grote verschillen tussen de alternatieven waarneembaar. Wel zijn er plaatselijk verschillen. Bij de tunnelmonden is sprake van concentratie van hinder. De milieusituatie naast en boven de tunnel wordt echter over grote lengte aanzienlijk verbeterd. Opgave is de tunnelmonden zodanig te situeren, vorm te geven en in te passen dat ter plaatse voldaan wordt aan de geldende normen. Bij de oostelijke omleiding wordt de milieuhinder verspreid / verplaatst naar het oostelijk buitengebied van Maastricht en de nieuwe invalsroute(s) van de A2 door het oostelijk stadsdeel (met name de Akersteenweg).

Luchtverontreiniging is voor het A2-project een belangrijk aandachtspunt. Dit is aan de orde bij alle alternatieven.



Het wettelijk kader hiervoor is nog in ontwikkeling. Mogelijke maatregelen zijn de positionering van de tunnelmonden, technische maatregelen in de tunnel en een aangepaste stedenbouwkundige inrichting rond de tunnelmonden.

Veiligheid

Zowel de tunnel als de oostelijke omleiding leiden tot een verbetering van de externe veiligheid omdat het gevaarlijk transport zoveel mogelijk ofwel via de tunnel ofwel buiten de stad om wordt geleid. In beide gevallen wordt voldaan aan de daarvoor geldende normen. In het geval van een boortunnel zal het vervoer van explosiegevaarlijke stoffen (waarschijnlijk) via het stedelijk hoofdwegennet worden geleid.

Water

Een tunnel heeft gevolgen voor de grondwaterstromen in oost-west-richting ter plaatse van de tunnelbak in het gebied tussen de knooppunten Geusselt en Europaplein. Er zullen maatregelen genomen moeten worden om ongewenste opstuwings van het grondwater te voorkomen. De oostelijke omleiding ligt grotendeels in een grondwaterbeschermingsgebied en gaat door een puttenveld voor de waterwinning. Hiervoor zullen aanvullende maatregelen nodig zijn. Dit leidt echter niet tot een harde belemmering.

Bouwfase

Het bouwen van een tunnel brengt met zich mee dat in de realisatiefase het werk wordt verricht in dezelfde zone waarin ook het verkeer zich moet kunnen afwikkelen. Dit leidt tot extra ruimtebeslag tijdens de bouw en levert in die fase ook extra hinder op als het gaat om oponthoud en bouwoverlast. Vroegtijdige marktbetrokkenheid en de binnen de aanbestedingsprocedure te hanteren beoordelingscriteria zullen er mede op gericht moeten zijn om bouwtijd en bouwoverlast zoveel mogelijk te beperken.

De kans op bouw hinder is bij een boortunnel in mindere mate aanwezig. De oostelijke omleiding kan (grotendeels) worden gerealiseerd zonder bestaande verkeersstromen te belemmeren.



Bij een oostelijke omleiding moet de Akersteenweg worden verbreed of zullen nieuwe (of nog in aanbouw zijnde) woningen in Vroendaal weer moeten worden gesloopt. Op de foto twee beelden van de woonbuurt Vroendaal.



CONCLUSIE

- > Een tunnel biedt een groter probleemoplossend vermogen dan een oostelijke omleiding, omdat bij een oostelijke omleiding de problemen langs/op de huidige N2/A2-Traverse worden verplaatst naar de nieuwe invalroute(s).
- > Een oostelijke omleiding kent een harde belemmering. De oostelijke omleiding kan slechts gerealiseerd worden indien er geen andere bevredigende oplossing is voor de A2-problematiek. Dit vanwege de aanwezige natuurwaarden, met name de hamster.
- > Zowel een tunnel als een oostelijke omleiding kunnen (op termijn) worden uitgebreid met een extra brug over de Maas aan de noordzijde van de stad.
- > Een tunneloplossing sluit het best aan op het stedelijke ontwikkelingsbeleid en kan de katalysator zijn voor herontwikkeling van het oostelijk stadsdeel.
- > Een conventioneel gegraven tunnel biedt een groter probleemoplossend vermogen dan een boortunnel.

KENMERKEN EN AANDACHTSPUNTEN	TUNNEL	AANDACHTSPUNTEN	OOSTELIJKE OMLEIDING	AANDACHTSPUNTEN
Natuur	+	geen	–	harde belemmering
Landschap	+	geen	–	landschappelijke inpassing
Sloop en bouwpotenties	o	sloop/herbouw	o	sloop/verlies bouwpotenties
Lucht en geluid	o	tunnelmonden	o	geen
Veiligheid	o	geen	o	geen
Water	o	opstuwing	o	drinkwaterwinning
Bouwfase	–	tijdelijke maatregelen	+	geen

Toelichting: De tabel is toegespitst op de onderlinge verschillen; + ten opzichte van – geeft aan dat het ene alternatief fundamenteel beter scoort ten opzichte van het andere; o geeft aan dat er voor het betreffende aspect geen wezenlijk verschil is tussen de alternatieven.

Afgezet tegen de centrale vraagstelling uit hoofdstuk 2 wordt het volgende geconcludeerd:

- A** *Het onderzoek wijst niet op zodanige belemmeringen voor de uitvoering van een tunnel ter plaatse van de huidige N2/A2-Traverse dat die aanleg als moeilijk of onmogelijk wordt gekwalificeerd. Die belemmeringen zijn er wel voor de oostelijke omleiding.*
- B** *De resultaten van het vergelijkend onderzoek naar andere alternatieven geven aan dat geen ander alternatief een beter probleemoplossend vermogen heeft dan een tunnel, zodat er geen reden is om van het voornemen uit de Bestuursovereenkomst van januari 2003 af te stappen.*
- C** *Een tunnelalternatief heeft een voldoende 'toekomstvast' oplossingsvermogen, mits de tunnel breed genoeg wordt uitgevoerd.*

PROBLEEMOPLOSSEND VERMOGEN PER ALTERNATIEF	TUNNEL	OOSTELIJKE OMLEIDING
Doorstroming op A2/E25	ja	ja
Bereikbaarheid van Maastricht	ja	deels
Leefbaarheid langs Stadsboulevard	ja	deels*
Stedelijke ontwikkeling en ruimtegebruik	ja	nee

* verplaatsing van probleem

Toelichting: De tabel geeft aan in welke mate de verschillende alternatieven een oplossing bieden voor de meervoudige problematiek van het A2-project.

AANBEVELINGEN

Aanbevolen wordt bij de verdere planuitwerking en het daarbij behorende onderzoek in het kader van de Tracéwet en MER-plicht uit te gaan van een tunnel. Enerzijds vanuit de kwaliteiten van deze oplossing zelf, anderzijds vanuit de stedelijke ontwikkelingsplanning. De keuze voor een tunnel komt tegemoet aan het doel van een kwalitatief goede schakel in het hoofdwegennet. Verder is een tunnel een zeer effectief middel om andere regionale/lokale belangen te dienen in de vorm van het versterken van de bereikbaarheid, het in hoge mate verbeteren van de leefbaarheid en verkeersveiligheid, het wegnemen van een zeer ongewenste barrièrewerking en het realiseren van een samenhangende stedelijke vernieuwing. Hierbij verdient een tunnel direct onder het maaiveld de voorkeur boven een boortunnel vanwege een beter probleemoplossend vermogen.

Er zijn meerdere soorten tunnels mogelijk. Lengte, fasering en bouwtechniek kunnen bijvoorbeeld variëren. Optimalisatie hiervan is noodzakelijk, mede in relatie tot de situering, vormgeving en (ruimtelijke) inpassing van de tunnelmonden. Deze optimalisatie kan het best plaatsvinden in nauwe samenwerking met private partijen om zo te komen tot een kwalitatief betere en efficiënte oplossing. Dit sluit aan bij en is goed in te passen in de innovatieve aanbestedingsprocedure, zoals deze is voorzien in het A2-project Maastricht.

VOOR DE VERVOLGPCEDURE WORDEN DE VOLGENDE AANBEVELINGEN GEDAAN:

- > **Blijf het A2-project Maastricht integraal bekijken. Streef naar een duurzame oplossing waarvan zowel de stad als de snelweg profijt hebben.**
- > **Zorg er ten behoeve van de toekomstvastheid voor dat de tunnel voldoende robuust wordt gedimensioneerd.**
- > **Neem in het ontwerpproces vanaf het begin de benodigde technische maatregelen mee om de grondwaterstroom beheersbaar te houden.**
- > **Betrek in een vroegtijdig stadium private partijen (hiermee worden particuliere bedrijven bedoeld die het project of onderdelen daarvan zouden willen uitvoeren) bij de opgave te zoeken naar (technische en ruimtelijke) oplossingen voor de situering, vormgeving en inpassing van de tunnelmonden in relatie tot milieuvervuiling ter plaatse.**
- > **Formuleer uitdrukkelijk de uitgangspunten en randvoorwaarden als het gaat om de bereikbaarheid van de stad en het voorkomen van overlast gedurende de realisatiefase.**
- > **Blijf zorgen voor een goede afstemming tussen het A2-project en het project Maaskruisend Verkeer.**

Een aantal van deze aanbevelingen zal als onderdeel van de innovatieve aanbestedingsprocedure aan de orde moeten komen in de dialoog met de markt.

AANLEIDING EN DOEL

Het bedrijventerrein Beatrixhaven is niet optimaal ontsloten vanaf de hoofdinfrastructuur. De huidige ontsluitingsroutes lopen door/langs de woonkernen Bunde en Rothem en zorgen daar voor leefbaarheidsproblemen. In het kader van het A2-project wordt gestreefd naar een nieuwe aansluiting van het bedrijventerrein Beatrixhaven op het (nieuw vorm te geven) knooppunt A2/A79. Doel is het bedrijventerrein direct vanaf de snelwegen bereikbaar te maken en de huidige ontsluitingsroutes door/langs de woonkernen Rothem en Bunde te ontlasten van het (vracht)verkeer.

Voorgeschiedenis

In het Structuurplan Maastricht 2005 is een tracé gereserveerd voor een eventuele nieuwe brug over de Maas aan de noordzijde van de stad. Onderzoek en besluitvorming over functie en noodzaak van een extra Maasbrug zal plaatsvinden in het kader van het project Maaskruisend Verkeer (zie hoofdstuk 6). Echter, de nieuwe verbindingsweg tussen het knooppunt A2/A79 en het bedrijventerrein Beatrixhaven zal bij een keuze voor een nieuwe brug over de Maas aan de noordzijde van de stad moeten kunnen dienen als eerste aanzet van de nieuwe route. Het te kiezen tracé voor de ontsluiting van het bedrijventerrein Beatrixhaven zal in lengte en breedte uitbreidbaar moeten zijn tot een onderdeel van een nieuwe verkeersverbinding over de Maas ten noorden van Maastricht.



Bij de tracékeuze zijn twee vaste punten. In het oosten het toekomstige knooppunt A2/A79. In het westen de (zone langs de) Korvetweg, die aansluit op het reserverings-tracé voor de nieuwe verkeersverbinding over de Maas.

Bij de besluitvorming over het Structuurplan Maastricht 2005 is discussie ontstaan over het tracé van de ruimtelijke reservering, dat is gelegen juist ten noorden van de woonbuurt Nazareth. Vanuit de buurt werd er op gewezen dat de druk op de leefbaarheid in Nazareth zou toenemen als de nieuwe verkeersverbin-

ding via dat tracé zou worden aangelegd. Dit punt is ook tijdens de Buurtverkenning rond het A2-project in december 2003 aan de orde gekomen. Afgesproken is om eventuele alternatieven in beeld te brengen alvorens zou worden gekomen tot een definitieve besluitvorming. Via het “Onderzoek ontsluiting Beatrixhaven vanaf A2” wordt hieraan nu invulling gegeven.

Beschrijving alternatieven

In de gemeentelijke nota “Ruimte rond de A2” zijn voor het tracé van de nieuwe aansluiting van het bedrijventerrein Beatrixhaven op het knooppunt A2/A79 verschillende mogelijkheden aangegeven. Er is onderzoek gedaan naar het meest wenselijke tracé. De voor- en nadelen zijn in beeld gebracht en de meest reële tracés zijn uitgewerkt. In dit hoofdstuk zijn de onderzoeksresultaten samengevat.

Er zijn vier alternatieven ontwikkeld voor de nieuwe verbinding tussen het (nog vorm te geven) knooppunt A2/A79 en het bedrijventerrein Beatrixhaven.

Alternatief A gaat uit van zoveel mogelijk bundeling met de A2. Vanaf het knooppunt A2/A79 buigt de weg naar het zuiden achterlangs de landgoederen Mariënwaard en Dr. Poelsoord en buigt juist ten noorden van de woonbuurt Nazareth richting de Korvetweg. Het spoor en de Meerssenerweg worden gekruist via een tunnelbak. Bij de Korvetweg komt het tracé op maaiveld. Het bedrijventerrein Beatrixhaven wordt ontsloten via de Willem Alexanderweg.

Alternatief B gaat uit van zoveel mogelijk bundeling met het spoor. Vanaf het knooppunt A2/A79 wordt de Mariënwaard gekruist door een viaduct. Daarna buigt het tracé naar het zuiden om evenwijdig aan het spoor de Limmelderweg met een viaduct te passeren. De weg ligt hier hoog op een talud. Via een viaduct wordt het spoor gekruist. Bij de Korvetweg komt het tracé op maaiveld. Het bedrijventerrein Beatrixhaven wordt ontsloten via de Willem Alexanderweg.

Alternatief C is het meest noordelijk gelegen en gaat via een relatief korte doorsnijding van de Landgoederenzone naar het bedrijventerrein. Door viaducten worden de Mariënwaard, het spoor en de Beukenlaan gekruist. Het bedrijventerrein Beatrixhaven wordt ontsloten via de Hoekerweg. Bij het gebruik van dit tracé als onderdeel van een nieuwe route over de Maas ten noorden van de stad dient het tracé te worden verlengd en uitgebouwd met viaducten over de Hoekerweg en het goederenspoor om zo aan te sluiten op de Korvetweg.

Alternatief D gaat uit van bundeling met het tracé van de hoogspanningsleidingen in de Landgoederenzone. Door viaducten worden de Mariënwaard, het spoor, de Limmelderweg en het goederenspoor gekruist. Bij de Korvetweg komt het tracé op maaiveld. Het bedrijventerrein Beatrixhaven wordt ontsloten via de Willem Alexanderweg.



A**B****C****D**

Ligging van de verschillende alternatieven voor de nieuwe ontsluiting van het bedrijventerrein Beatrixhaven vanaf het (nog vorm te geven) knooppunt A2/A79.



Water is een belangrijk element in de Landgoederenzone. Via het watersysteem staan de landgoederen met elkaar in verbinding. Het watersysteem is ook de drager van de ecologische waarden in het gebied.

RESULTATEN ONDERZOEK

Alternatief A

Alternatief A is ten opzichte van de andere alternatieven met name ongunstig voor de aspecten natuur, milieu en water. Het alternatief tast het leefgebied van de (beschermde) kamsalamander aan en de ecologische waarden aan de achterzijde van de (beschermde) landgoederen Mariënwaard en Dr. Poelsoord. Het alternatief heeft een negatieve invloed op de leefbaarheid van het noordelijk deel van Nazareth. Verder doorsnijdt dit alternatief het kwetsbare watersysteem dat de waterpartijen van landgoederen onderling verbindt en de drager is voor de ecologische waarden in het gebied.

Alternatief A is ten opzichte van de andere alternatieven gunstig omdat er relatief weinig sprake is van visuele hinder. Verder is het gunstig dat er geen verlies aan woningen en bedrijven optreedt. Er hoeven relatief weinig particuliere gronden te worden verworven en de hoogspanningsleidingen hoeven niet te worden aangepast.

Alternatief B

Alternatief B is ten opzichte van de andere alternatieven met name ongunstig voor het aspect van de visuele hinder. Het alternatief betekent een lange doorsnijding van het inpassingsgebied, waarbij beslag wordt gelegd op een groot gedeelte van de zone tussen het spoor en de route Mariënwaard/Meerssenerweg. Deze zone is onderdeel van de ecologische hoofdstructuur. Bij alternatief B is het gunstig dat er geen verlies aan woningen en bedrijven optreedt. Verder scoort dit alternatief op diverse aspecten neutraal.

Alternatief C

Het belangrijkste kenmerk van alternatief C tegenover de andere alternatieven is dat het bedrijventerrein Beatrixhaven (ook) kan worden ontsloten via de Hoekerweg. In alle andere alternatieven gebeurt dat alleen via de Willem Alexanderweg. Dit is gunstig voor het functioneren van de verkeersstructuur. Door de kortere doorsnijding van het inpassingsgebied wordt de Landgoederenzone in mindere mate aangetast dan bij alternatieven B en D.

De belangrijkste nadelen van alternatief C zijn het verlies aan (bestaand) bedrijfsterrein en de relatief hoge kosten. Er dienen diverse bestaande bedrijven op het bedrijventerrein Beatrixhaven te worden verworven en er zijn de nodige investeringen noodzakelijk aan de hoogspanningsmasten. De kosten hiervoor zijn niet alleen hoog in de eerste fase, waarin de weg nog uitsluitend dient ter ontsluiting van het bedrijventerrein Beatrixhaven via de Hoekerweg. Ook bij een eventuele verdere doortrekking in de toekomst is sprake van verlies aan (bestaand) bedrijfsterrein en zijn aan de doortrekking hoge kosten verbonden.

Alternatief D

Alternatief D kent een schuine doorsnijding van het inpassingsgebied. Dit alternatief scoort daardoor ongunstig op het aspect visuele hinder. Verder is sprake van het verlies aan woningen (met name aan de Mariënwaard) en een aantal bedrijven (binnen het bedrijventerrein Beatrixhaven). Het voordeel van dit alternatief ten opzichte van B en C is dat er geen maatregelen nodig zijn aan de hoogspanningsmasten. Verder heeft dit alternatief geen duidelijke voordelen ten opzichte van de andere alternatieven.

ONDERLINGE VERGELIJKING	TRACÉ A	TRACÉ B	TRACÉ C	TRACÉ D
Verkeer	o	o	+	o
Visuele hinder	+	–	o	–
Natuur	–	o	+	o
Water	–	o	o	o
Milieu	–	o	o	o
Verlies aan bedrijfsterrein	+	+	–	–
Verlies aan woningen	+	+	+	–
Globale kosten	–	+	o	o

Toelichting: de tabel geeft aan hoe de alternatieven globaal ten opzichte van elkaar scoren.

CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN

Alle alternatieven hebben een grote impact op het gebied tussen het spoor en de A2. Alternatief A tast beschermde (ecologische en cultuurhistorische) waarden aan en is ongunstig voor het watersysteem. Met name de aanwezigheid van de kamsalamander kan gezien worden als een harde belemmering indien er bevredigende alternatieven zijn.

Alternatieven B en C zijn duidelijk verschillend. Alternatief B gaat ten koste van groen, brengt in sterke mate visuele hinder met zich mee, maar geeft geen verlies aan bestaand bedrijfsterrein en is vanuit de kosten gunstig. Alternatief C gaat ten koste van bedrijfsterrein en is slechts te realiseren met hoge kosten, maar is wat gunstiger voor de ontsluiting van het bedrijventerrein Beatrixhaven.

Alternatief D heeft ten opzichte van de andere alternatieven meer nadelen (bijvoorbeeld het verlies aan woningen en de visuele hinder) en geen duidelijke voordelen.

De alternatieven B en C zijn meer kansrijk dan de alternatieven A en D. De afweging tussen de alternatieven B en C op de verschillende aspecten is vooral een maatschappelijke en politieke zaak. Vanuit het beleidsuitgangspunt om sloop van bestaande panden zoveel mogelijk te beperken ligt de keuze voor alternatief B voor de hand. Voordat daarover echter een definitieve beslissing wordt genomen, worden de onderzoeksresultaten aan belanghebbenden voorgelegd en gevraagd daarop te reageren. Op basis van de resultaten van de consultatie zal een voorkeurstracé worden voorgelegd aan de besluitvormers.

*Fotomontage van alternatief B gezien vanaf het kruispunt Limmelderweg / Mariënwaard.
Bij de keuze voor dit alternatief zal speciale aandacht moeten worden besteed aan de landschappelijke inpassing van de weg.*





Het is de bedoeling dat het (vracht)verkeer van en naar het bedrijventerrein Beatrixhaven gebruik gaat maken van de nieuwe ontsluiting.



COLOFON

Samenstelling:

Projectbureau A2 Maastricht, op basis van de onderzoeksresultaten van Ingenieursbureau Oranjewoud BV te Oosterhout.

Fotografie en tekenwerk:

Richard Hanssen, Bart Heffels, Eliane Jansen, Julia de Jong, Paul Rutten, Bjorn Vink, Zuiderlicht.nl

Vormgeving:

Grafisch bureau Indent

Drukwerk:

Drukkerij T.O. Offset

Oplage:

1.500 ex.

Projectbureau A2 Maastricht

Het projectbureau A2 Maastricht is een samenwerkingsverband van Rijkswaterstaat directie Limburg, gemeente Maastricht, provincie Limburg en gemeente Meerssen.

Postadres:

Postbus 1992, 6201 BZ Maastricht

Bezoekadres:

President Rooseveltlaan 101,
6224 CH Maastricht

Telefoon: 043-351 63 01

www.A2maastricht.nl



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.



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



Gemeente



Maastricht



Sfeervol **Meerssen**

[< terug naar portaal](#)