



**Bijlage G bij het TB
Stad- en landschapsplan**

36576v5	AV2-TP01-RAP-00036	november 2010
---------	--------------------	---------------

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave	3
1 Inleiding	5
1.1 Kader	5
1.2 Plangebied	6
1.3 Algemeen	7
2 Uitgangspunten	8
2.1 Doelen, eisen en wensen A2-Maastricht	8
2.1.1 Doelen	8
2.1.2 Eisen	8
2.1.3 Wensen	9
2.2 Deelgebieden	9
2.3 Huidige situatie	10
2.3.1 Landschap	11
2.3.2 Stedelijk gebied	14
2.3.3 Stadsentrees	15
2.3.4 Vigerend beleid	15
3 Planconcept	17
3.1 De Groene Loper	17
3.2 Stedelijke ruimte	21
3.3 Vastgoed	21
3.4 Samenhang	22
4 Snelwegstelsel	25
4.1 Routeontwerp A2 en trajectverbijzondering	25
4.1.1 Trajectverbijzondering	25
4.1.2 Trekvogelmotief	27
4.1.3 Magneet	27
4.1.4 Contrast	27
4.1.5 Wow-effect	27
4.2 Visueel-ruimtelijke opbouw van het tracé	27
4.3 Ontwerpprincipes	28
4.3.1 Algemeen	28
4.3.2 Landgoederenzone	29
4.3.3 Noordelijke Stadsentree De Geusselt	32
4.3.4 Stedelijk gebied	35
4.3.5 Zuidelijke Stadsentree Europaplein	37
5 Beschrijving deelgebieden	39
5.1 Deelgebied 1: Landgoederenzone	39
5.1.1 Versterking van de groene identiteit	39
5.1.2 Versterking van het recreatieve netwerk tussen Geusselpark en Landgoederenzone ..	41
5.1.3 Fietsbrug/kruising A2	42
5.1.4 Versterking van het ecologisch netwerk en het watersysteem	43
5.1.5 Onsluitingsweg Beatrixhaven	44
5.1.6 Vastgoed Beatrixhaven	45
5.2 Deelgebied 2: Stadsentree Geusselt	45
5.2.1 Stadsentree De Geusselt	46
5.2.2 Viaductweg	47
5.2.3 Sloopplan	48
5.2.4 Stedelijke vernieuwing Wittevrouwenveld-Wyckerpoort	49
5.3 Deelgebied 4: Stadsentree Europaplein	50
5.3.1 Wyckerpoort Zuid	51
5.4 Deelgebied 3: Parklaan	52
5.4.1 Openbare ruimte	52
5.4.2 Architectuur en vastgoed	54
5.4.3 Variatie in eenheid	54
5.4.4 Nieuw vastgoed: oriëntatie en ontsluiting	55
5.4.5 Vastgoedprogramma	58

Stad en landschapsplan

6	Samenvatting	61
6.1	Uitgangspunten	61
6.2	Planconcept.....	61
6.3	Beschrijving deelgebieden	62
6.3.1	Landgoederenzone.....	62
6.3.2	Stadsentree De Geusselt.....	63
6.3.3	Stadsentree Europaplein	63
6.3.4	De Parklaan	63
	Bijlage 1 Plankaarten inrichtingsschets.....	65
	Bijlage 2 Geraadpleegde bronnen.....	69
	Bijlage 3 Vigerend ruimtelijk beleid	71
	Bijlage 4 Vastgoedprogramma	83

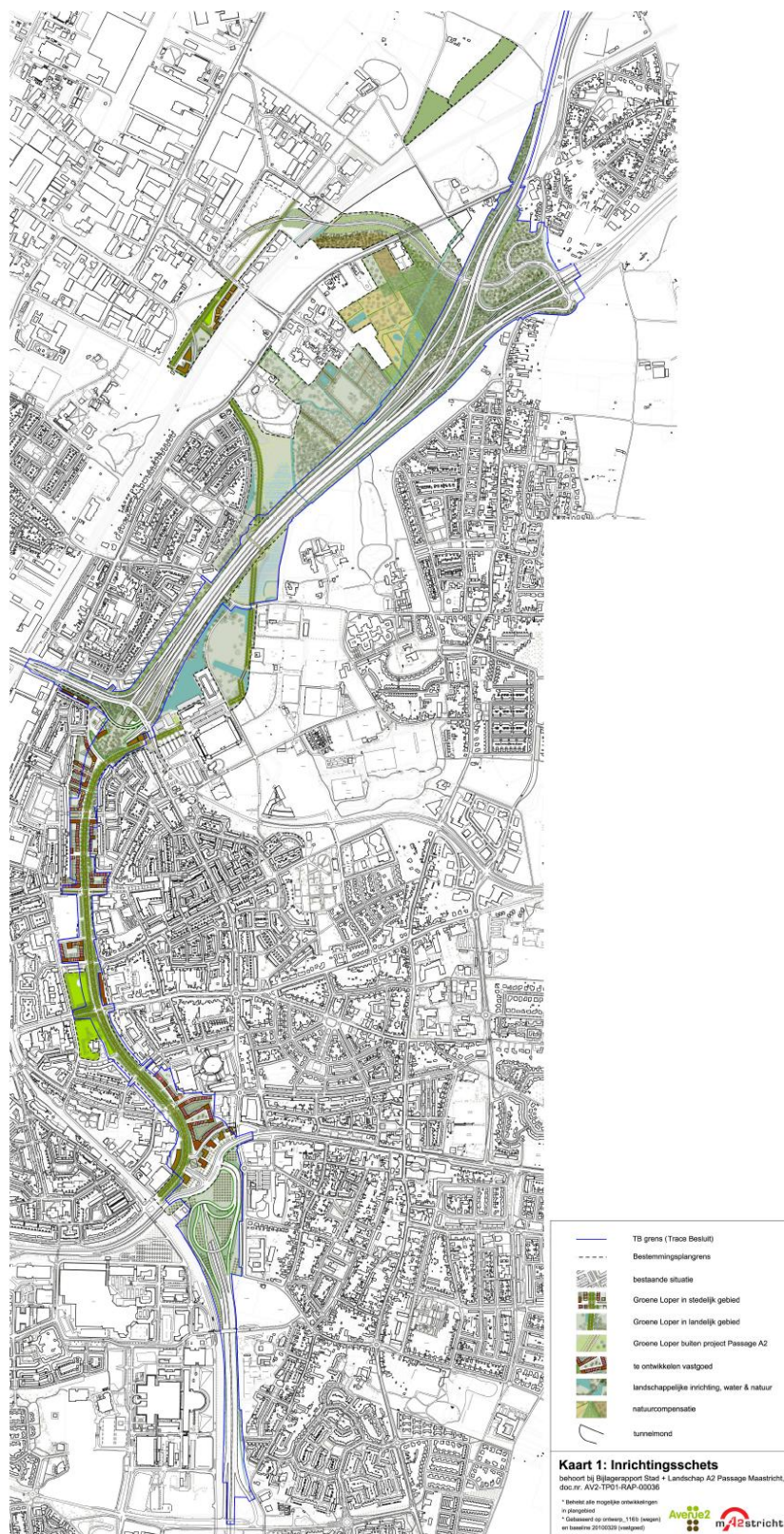
1 Inleiding

1.1 Kader

De situatie op en rond de huidige A2-passage Maastricht vraagt dringend om een duurzame oplossing. De beperkte capaciteit van het bestaande verkeerssysteem met de aanwezige verkeersregelininstallaties zorgt voor files en doorstromingsproblemen op de doorgaande route A2/E25. Dit leidt ook tot steeds meer problemen op het aansluitende regionale en stedelijk hoofdwegennet, hetgeen nadelig is voor de eenzijdige en daardoor kwetsbare bereikbaarheid van de Maastrichtse regio.

De hoge verkeersbelasting en het sluipverkeer veroorzaken tevens aanzienlijke leefbaarheidsproblemen in de langs de A2-passage liggende buurten. Het gaat daarbij om meer dan alleen technische milieuaspecten (zoals geluid en luchtkwaliteit) en de verkeersveiligheid. Door de toenemende verkeersbelasting wordt de A2-passage een onneembare barrière in de stad. Dit bemoeilijkt het in stand houden of verbeteren van stedelijke relaties en functies en belemmert de noodzakelijke stedelijke vernieuwing van de aangrenzende buurten.

1.2 Plangebied



Inrichtingsschets alle mogelijke ontwikkelingen in het plangebied

1.3 Algemeen

Dit Stads- en Landschapsplan beschrijft binnen de projectgrenzen van de A2 Passage Maastricht de stedelijke en landschappelijke inpassing. Dit rapport heeft de functie van een verdieping en nadere uitwerking van de stedelijke en landschappelijke aspecten. Het rapport fungeert als bijlagerapport (Bijlage G) van de TB Toelichting.

De basis voor dit rapport is het Specialistisch Rapport Stad en Landschap d.d. 22 april 2009. Het rapport is opgezet als een compacte versie van het specialistisch rapport, waarbij de wijzigingen in planvorming die sinds die datum zijn opgetreden, zijn verwerkt.

Leeswijzer

Hoofdstuk 2 beschrijft de uitgangspunten voor dit stads- en landschapsplan. Hierbij wordt kort ingegaan op de eisen, doelen en wensen die ten grondslag liggen aan de beoogde ruimtelijke ontwikkelingen. Aan de hand van drie gebiedstypen wordt de huidige situatie beschreven. Op basis hiervan wordt in hoofdstuk 3 het planconcept toegelicht. De nadruk ligt hier op de samenhang tussen de verschillende delen van het plan en de relatie met de context. In hoofdstuk 4 worden de inpassings- en vormgevingsprincipes van het snelwegsysteem behandeld.

In hoofdstuk 5 wordt ingezoomd op de verschillende deelgebieden en wordt het plan meer gedetailleerd beschreven. Hoofdstuk 6 bevat tenslotte een korte samenvatting van het rapport.

2 Uitgangspunten

In dit hoofdstuk worden in het kort de uitgangspunten beschreven die aan de basis van de planvorming liggen. Aangezien het hier een integraal plan voor infrastructuur en vastgoedontwikkeling betreft, worden ook de eisen die niet direct, maar wel zijdelings gerelateerd zijn aan de landschappelijke en stedelijke inpassing genoemd. De nadruk ligt op de wensen en eisen ten aanzien van de te realiseren stedelijke en landschappelijke kwaliteit.

2.1 Doelen, eisen en wensen A2-Maastricht

2.1.1 Doelen

Voor het project A2-Maastricht zijn door de betrokken overheden (rijk, provincie, gemeenten) de volgende hoofddoelen vastgesteld:

1. Verbetering van de doorstroming van het A2-gebonden verkeer naar autosnelwegkwaliteit;
2. Verbetering van de bereikbaarheid van Maastricht en omgeving;
3. Verbetering van het leefklimaat en de verkeersveiligheid in de langs de A2-passage liggende buurten;
4. Wegnemen van de barrièrewerking van de A2-passage;
5. Mogelijk maken van stedelijke vernieuwing van de langs de A2-passage liggende buurten.

Toegespitst op punt 5 geldt als doel voor stedelijke vernieuwing dat na ondertunneling van de A2-passage Maastricht voor Wyckerpoort en Wittevrouwenveld nieuwe kansen ontstaan voor de ontwikkeling van een meer samenhangend stedelijk gebied. Ook de mogelijke nieuwe ontwikkeling van woningen, kantoren en winkelruimten draagt bij aan de stedelijke vernieuwing, in relatie tot de wijkontwikkelingen zoals voorzien in het Wijkactieplan Maastricht Noordoost.

Het is dus van groot belang dat de ruimtelijke ingrepen niet alleen de barrièrewerking van de huidige A2 wegnemen, maar dat de mogelijkheid aangegrepen wordt om Maastricht Oost op stedenbouwkundig vlak te “helen”.

Voor het landschappelijk deel van het plangebied, de hierna toegelichte Landgoederenzone, kan als hoofddoel worden geformuleerd dat het huidige groene karakter behouden en versterkt wordt en dat het gebied een betere verbinding krijgt met de stad. De cultuurhistorische waarde van de landgoederenzone dient hierbij gerespecteerd en beter benut te worden. Op ecologisch vlak geldt “ontsnippering” hier als voornaamste doel. Hierin speelt de gewenste vernatting van het gebied een belangrijke rol.

2.1.2 Eisen

De opdrachtgever, het Projectbureau A2 Maastricht heeft in het *Programma van Eisen* en de *Ambitienota* de uitgangspunten (eisen en wensen) voor het project A2 Maastricht geformuleerd. De volgende eisen heeft zij als “topeisen” voor het project geformuleerd:

1. Integraal Plan voor infrastructuur en vastgoedontwikkeling;
2. verbetering doorstroming A2;
3. verbeteren bereikbaarheid Maastricht en omgeving;
4. verbeteren leefklimaat in buurten langs A2-passage;
5. verbeteren verkeersveiligheid in buurten langs A2-passage;
6. wegnemen barrièrewerking A2-passage;
7. stedelijke vernieuwing en vastgoedontwikkeling;
8. situatie tijdens de bouw en bestaande functionaliteiten;
9. situatie tijdens de bouw en bereikbaarheid;
10. situatie tijdens de bouw en leefbaarheid;
11. Onderhoudbaar met gebruikelijke methoden;
12. Levensduur op basis van minimale life cycle kosten.

Stad en landschapsplan

In het ontwerp voor A2 Passage Maastricht zijn deze topeisen systematisch vertaald naar concrete oplossingen en eisen.

2.1.3 Wensen

Naast de hiervoor gegeven eisen gelden tevens aanvullende wensen ten aanzien van de stedenbouwkundige en landschappelijke kwaliteit. Waar mogelijk zijn de wensen verwerkt in de ruimtelijke ontwikkelingen of is het plan zo opgezet dat de wensen in een latere fase alsnog kunnen worden gerealiseerd.

De wensen voor de ontwikkeling van de Landgoederenzone betreffen:

- Versterking van de groene identiteit.
- Versterking van het recreatieve netwerk tussen het Geusselpark en de Landgoederenzone.
- Versterking van het ecologisch netwerk.
- Versterking van het watersysteem.

De wensen voor de afbouw van het bedrijventerrein Beatrixhaven betreffen:

- Presentatie van het bedrijventerrein naar de nieuwe entree en het spoor.
- Verbinding tussen de Hoekerweg en de Galjoenweg.
- Realisering van een Park & Ride-voorziening, gekoppeld aan de lightrail-halte.
- Doortrekking van de Beukenlaan naar het zuiden en verbetering van de langzaam verkeersverbinding Beukenlaan – Jeruzalemweg.
- Verbetering ontsluiting Hogere Hotelschool (landgoed Bethlehem).

De wensen voor het vormgeven van het knooppunt De Geusselt als noordelijke stadsentree betreffen:

- Duidelijk herkenbaar entreeplein gericht op de A2 en het Geusselpark.
- Samenhangend stadsfront aansluitend op de bestaande plannen rond het stadion.
- Ligging van de tunnelmond in relatie tot bestaande en nieuw te realiseren bebouwing.
- Toekomstwaarde randbebouwing en oriëntatie woonbuurt Nazareth.
- Voetgangersverbinding Nazareth – Geusselpark.
- Verblijfskwaliteit op maaiveld.

De wensen voor (het gebied rond) de Stadsboulevard betreffen:

- Ruimtelijke en functionele integratie van de buurten Wyckerpoort en Wittevrouwenveld.
- Het groene karakter van de Stadsboulevard.
- Bebouwingsbeeld langs de Stadsboulevard dat aansluit op de achterliggende buurten en zoveel mogelijk levendigheid biedt naar de boulevard.
- Respect voor en waar mogelijk behoud van monumenten en overige cultuurhistorisch belangrijke gebouwen en ensembles.
- Een verkeersbelasting die beduidend lager ligt dan 20.000 motorvoertuigen per etmaal.

De wensen voor het vormgeven van het knooppunt Europaplein als zuidelijke stadsentree betreffen:

- Duidelijk herkenbaar entreeplein.
- Ligging van de tunnelmond ter hoogte van de J.F. Kennedysingel.
- Versterking contrast stad (ten noorden van de J.F. Kennedysingel) en (verkeers)landschap (ten zuiden daarvan).

2.2 Deelgebieden

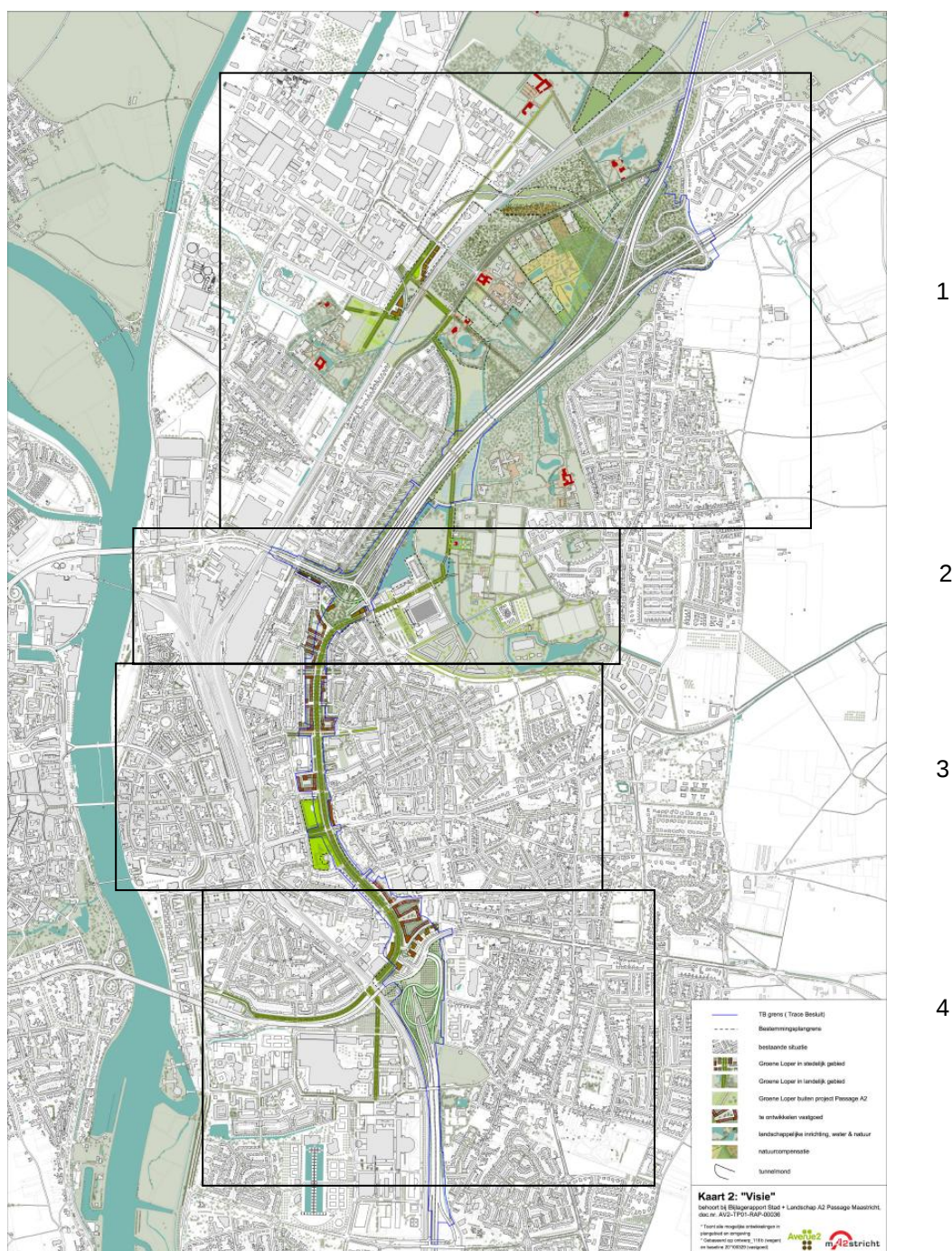
Gezien de stedelijke en landschappelijke kenmerken wordt voor de planbeschrijving een onderverdeling gemaakt naar vier deelgebieden:

Deelgebied 1: Landschap; Landgoederenzone

Deelgebied 2: Noordelijke stadsentree; De Geusselt

Deelgebied 3: Stedelijk gebied; De Parklaan

Deelgebied 4: Zuidelijke stadsentree; Europaplein



Deelgebieden op visiekaart met mogelijke ontwikkelingen in de omgeving

2.3 Huidige situatie

Gezien de huidige stedelijke en landschappelijke kenmerken van de deelgebieden wordt voor de bestaande situatie een onderverdeling gemaakt naar drie gebiedstypen:

Deelgebied 1: landschap (Landgoederenzone)

Deelgebied 2 en 4: stadsentrees (Stadsentree De Geusselt en Stadsentree Europaplein)

Deelgebied 3: stedelijk gebied (rondom De Parklaan)

2.3.1 Landschap

De twee belangrijkste landschappen die rond Maastricht te onderscheiden zijn, zijn het Maasdal en het Heuvelland. De A2 Passage Maastricht ligt op de Oostelijke oever van de Maas in het Maasdal. De oostelijke oever heeft een nog steeds goed herkenbare opbouw naar het Heuvelland. Het laagterras van het Maasdal gaat aan de oostzijde over in het middenteras. Vier kilometer verder begint het Heuvelland. Net als de rivieroever van de Maas, bleek in het verleden ook de rand van het laagterras een uitstekende vestigingsplaats; precies tussen de natte graslanden en de hoger gelegen akkers en op de kruispunten van routes en geomorfologische lijnen. De gehuchten Amby en Heer maken onderdeel uit van deze zeer vroege stichtingen.

Vandaag de dag zijn belangrijke structurerende elementen in het plangebied: de Maas, de Maasterrassen aan de oostzijde, de beken die van oost naar west het gebied ontwateren (Geul, Kanjel, Fontein en Tapgraaf, Gelei) en de aanleg van landgoederen. Buiten de bebouwde kom vormen deze elementen samen de Landgoederenzone.

De landgoederen in het gebied zijn van oudsher op de een of andere manier aan het watersysteem gebonden. De twee grootste, Vaeshartelt en Meerssenhoven, kregen via Gelei en Kanjel al het water aan of afgevoerd dat ze nodig hadden of kwijt wilden. Een reeks voorname huizen – de Geusselt, Nazareth, Bethlehem (kasteel Limmel) – lag in het lage gebied van de Kanjel. Daar was het mogelijk om eenvoudige rechthoekige grachten te maken ter verdediging van huis en have.

Aan de weg Limmel-Rothem ligt het 19de eeuwse landgoed Grande Suisse. Het achterste deel stamt nog uit de achttiende eeuw, met symmetrische vijvers en lanen. Het verdwenen landgoed Waterrijk hoorde bij een herenboerderij in Amby. De gebouwen bestaan nog, maar de (vis)vijvers in het laaggelegen brongebied van de Kanjel zijn destijds verdwenen bij de aanleg van huidige A2. Op de plek van het huidige landgoed Kruisdonk is over een korte afstand een hoogteverschil van 2 meter in het landschap aanwezig. Daar lag dan ook een van de watermolens van de Proosdij van Meerssen, de Kruismolen. Later is op die plek het landgoed Kruisdonk aangelegd, waar het hoogteverschil gebruikt werd voor watervallen.

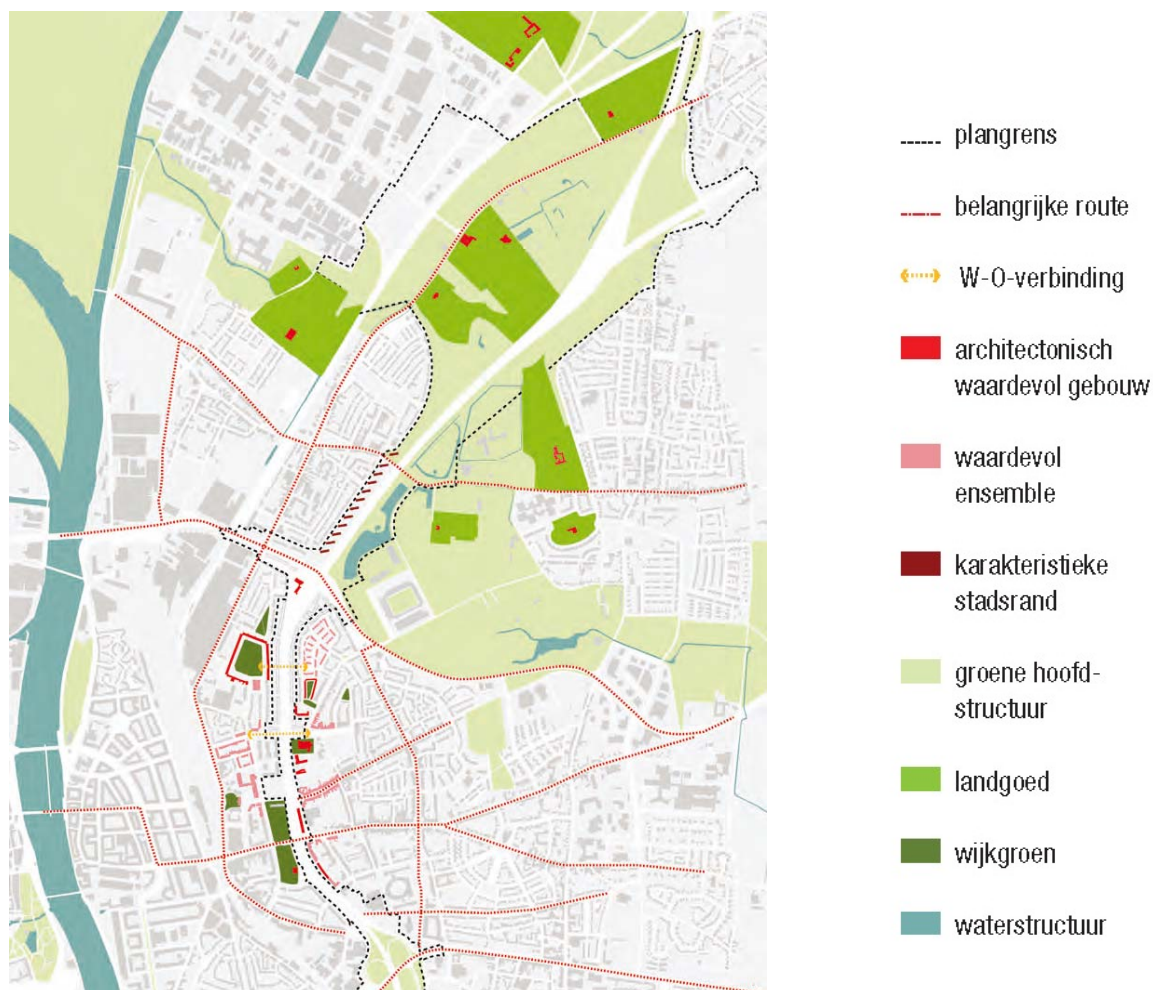
De landgoederen zijn van grote cultuurhistorische waarde. Ze bepalen in hoge mate het karakter en de sfeer van het gebied. Dat geldt voor de individuele landgoederen, maar ook voor de ensembles die zij vormen. Voor een nadere beschrijving van de cultuurhistorische waarde van dit gebied wordt verwezen naar het rapport *Archeologie, Cultureel erfgoed en Monumenten*.

Stad en landschapsplan



Landschappelijke hoofdstructuur

Stad en landschapsplan



Waardering van architectonische ensembles in het noordelijk deel van het studiegebied

Van het gehele plangebied vormt de Landgoederenzone eigenlijk het enige deel dat een landschappelijk (niet- stedelijke) karakter heeft. Het gebied ten zuiden van het huidige Europaplein heeft voornamelijk een infrastructureel karakter. De cultuurhistorische waarde van het noordelijk gebied als geheel is groot, maar er lijkt sprake van een onderbenutte potentie; In de cultuurhistorische analyse komen de grotere landhuizen naar voren als 'parels', maar zonder een ruimtelijke en financiële impuls zijn er te weinig middelen om ze in stand te houden en waar nodig op te knappen. Op dit moment heeft het gebied nauwelijks een 'gezicht'. Het enigszins gesloten karakter van het gebied betekent dat de landgoederenzone voor de stedeling niet de rol speelt die het in potentie heeft; die van landschappelijke tegenhanger van het stadscentrum.

Het groene karakter van de Landgoederenzone, passend bij de cultuurhistorische waarde, dient dan ook te worden gehandhaafd en zoveel mogelijk te worden versterkt. De opgave is de eenheid van het gebied te vergroten. Het streven is niet alleen recreatieve verbindingen tot stand te brengen, maar ook om via het watersysteem de ecologische structuur te versterken. Hiertoe dient het areaal aan natte, natuurlijke milieus te worden vergroot.

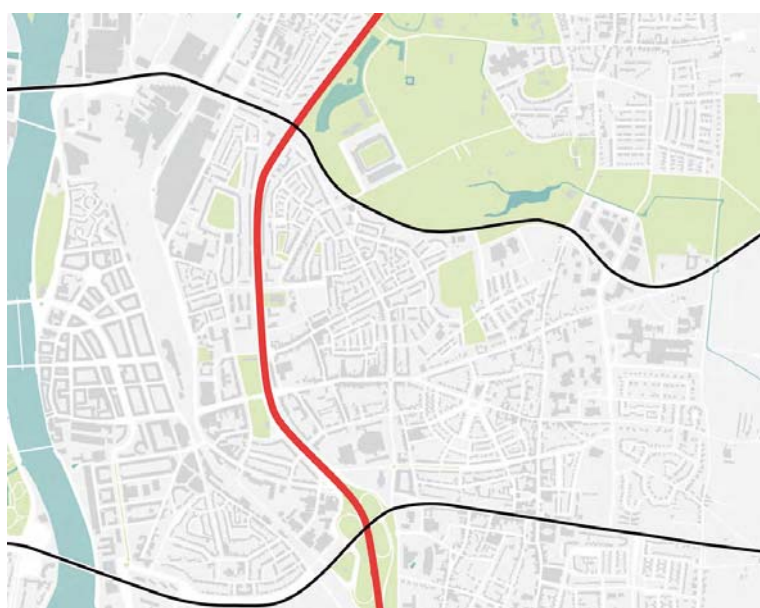
De nieuwe ontsluitingsweg Beatrixhaven doorkruist de Landgoederenzone ter hoogte van Kruisdonk. Hierbij speelt het mogelijke effect van de ruimtelijke en ecologische versnippering. De landschappelijke inpassing van de weg dient daarom vooral gericht te zijn op 'ontsnippering'; het aanleggen van nieuwe recreatieve en ecologische verbindingen.

Stad en landschapsplan

2.3.2 Stedelijk gebied

Het landschap en de geomorfologie maakte het gebied waar Maastricht nu gevestigd is al in het verre verleden een aantrekkelijk woon- en leefgebied voor de mens. De aanwezigheid van stromend water in de vorm van bronnen, beekjes en de Maas versterkte dit. De doorwaadbare plaats in de Maas maakte de locatie in een later stadium ook van strategisch belang en dat vormde de basis voor het ontstaan van de stad Maastricht.

De A2-passage doorsnijdt Maastricht-Oost, dat een veel jongere stedenbouwkundige geschiedenis kent. De ontstaansgeschiedenis van Maastricht-Oost laat zien hoe het streven naar een harmonisch stadsbeeld in de wederopbouwperiode doorkruist werd door de problematiek van het toenemende autoverkeer. De ligging van het gebied op de grens van het middenterras zorgde al vroeg voor een rechthoekig patroon van historische routes dat de ruimtelijke drager werd voor de wederopbouwwijken in Maastricht Noordoost. Dit patroon is een van de uitgangspunten voor de planvorming voor De Groene Loper.



Huidige situatie barrièrewerking

Het huidige A2-tracé doorsnijdt Maastricht-Oost en vormt een belangrijke functionele en ruimtelijke barrière in de stad. Het gaat daarbij om meer dan de milieuaspecten –zoals geluid en luchtkwaliteit– en de verkeersveiligheid. Ook is een discontinuïteit in het stedelijk weefsel ontstaan en beïnvloedt de huidige A2 een aanzienlijk groter deel van Maastricht Oost dan het huidige tracé; Zij werkt belemmerend voor de noodzakelijke stedelijke vernieuwing van de aangrenzende buurten. Binnen het stadsdeel Noordoost in Maastricht zijn de wijken Limmel, Nazareth, Wittevrouwenveld en Wyckerpoort aangewezen als één gebied binnen het 40 wijkenprogramma van het Ministerie van VROM. De woningvoorraad is in alle buurten eenzijdig en bestaat voor het grootste deel uit sociale huurwoningen. In het Wijkactieplan Maastricht Noordoost (2007) is de stedelijke problematiek van deze wijken nader beschreven en zijn ambities voor de herstructurering en ontwikkeling van deze (Vogelaar)wijken benoemd. Ten aanzien van De Groene Loper geldt dan ook de wens van de ruimtelijke en functionele integratie van de buurten Wyckerpoort en Wittevrouwenveld. Op 23 februari 2010 zijn de twee wijkontwikkelingsplannen (één voor Limmel/Nazareth en één voor Wittevrouwenveld/Wyckerpoort) door de gemeenteraad goedgekeurd en vastgesteld. Het Wijkactieplan, de Structuurschets Maastricht Noordoost en het A2-plan vormen de kaders waarbinnen de Wijkontwikkelingsplannen zijn opgesteld. De Wijkontwikkelingsplannen haken aan op de A2-ondertunneling en verzilveren de kansen die dit aan de wijk biedt.

Stad en landschapsplan

De huidige situatie op en rond de A2-in Maastricht vraagt dringend om een duurzame oplossing, waarbij de kansen van de ondergrondse oplossing benut worden om (noord)oostelijk stadsdeel weer aan te hechten bij het centrum. Hiertoe dienen verbindingen tussen de verschillende stedenbouwkundige structuren gelegd te worden die door de verkeersweg noodgedwongen gescheiden zijn. Op lager schaalniveau is het uitgangspunt dat waardevolle ensembles versterkt worden met behoud van de (potentiële) jonge monumenten. Het cultureel erfgoed in het plangebied en de directe omgeving is geïnventariseerd en de invloed van het plan is in kaart gebracht. Hiervoor is onder andere gebruik gemaakt van de studie *Maastricht Noordoost, cultuurhistorische verkenning Limmel, Nazareth, Wyckerpoort en Wittevrouwenveld* uit februari 2008 (opgesteld in opdracht van de gemeente Maastricht). Voor een uitgebreide beschrijving van het cultureel erfgoed wordt verwezen naar het rapport *Archeologie, Cultureel erfgoed en Monumenten*.

2.3.3 Stadsentrees

De huidige noordelijke en zuidelijke entree van Maastricht bevinden zich respectievelijk rond het huidige knooppunt De Geusselt en het Europaplein. Zij worden niet als entree van de stad beleefd door de gebruiker van de A2.

De noordelijke benadering begint weliswaar met een panorama over het Heuvelland, Maastricht en het Geuldal van bovenaf, maar wanneer afgedaald wordt naar het dal verdwijnt ter hoogte van Meerssen het overzicht. Ter hoogte van de Geusselt is de wegervaring die van een diffuus stedelijk veld met een sterk infrastructurele uitstraling, omgeven door objectmatige bebouwing in een losse setting. Uitzondering hierop vormt de rand van Nazareth met de karakteristiek zaagtandflats, die de automobilist begeleiden bij het binnenkomen van de stad. Hierna gaat de A2 over in een stedelijke autoweg. Vanaf stadion De Geusselt is duidelijk de overgang zichtbaar van de objectmatige, grootschalige bebouwing naar de Landgoederenzone via Geusselpark en Kasteel De Geusselt. De benadering vanuit het zuiden kenmerkt zich buiten het bebouwd gebied door vergezichten op de beboste randen van de plateaus parallel aan de A2. Binnen het bebouwd gebied wordt het beeld gekenmerkt door de bedrijfslocaties en het Academisch Ziekenhuis ten westen van de A2 en de suburbane uitbreidingswijken in het oosten. Ter hoogte van het Europaplein opent de ruimte zich en is de karakteristiek die van een grootschalig open verkeersplein met objectmatige bebouwing in een losse setting.

Ten aanzien van beide entrees is de opgave het contrast tussen stad en landschap vorm te geven. De entrees dienen als entreeplein herkenbaar te zijn. De noordelijke entree heeft daarbij de extra eis om aan te sluiten bij de bestaande plannen rond stadion De Geusselt en een nieuwe langzaamverkeersverbinding te vormen tussen het Geusselpark en de wijk Nazareth.

2.3.4 Vigerend beleid

Het stad en landschapsplan heeft niet alleen een fysieke context, maar dient ook ingepast te worden in het vigerende beleid. De meest relevante beleidsstukken zijn:

Provincie: Provinciaal Omgevingsplan Limburg (POL)

In het Provinciaal Omgevingsplan Limburg zijn het streekplan, het provinciaal milieubeleidsplan, het waterhuishoudingsplan, het verkeers- en vervoersplan en het grondstoffenplan geïntegreerd. Het waterhuishoudingsplan en het verkeers- en vervoersplan zijn in de planvorming van de Groene Loper meegenomen.

Rijk: Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO)

Het MJPO is een uitwerking van het nationale natuurbeleid: Met dit MJPO is de doelstelling van het ontsnipperingsbeleid herzien en uitgebreid naar het spoor- en rijkswaterwegennet. De wens tot "Ontsnippering" in de Landgoederenzone ten gevolge van de A2 krijgt in het plan ruime aandacht.

Gemeente: Structuurschets Noordoost

Deze nota uit april 2008 noemt als centrale opgave én kans voor Noordoost de ondertunneling van de A2-traverse. Daarnaast is het cruciaal om dwarsverbindingen (in O.W.-richting) te realiseren, om de woonbuurten onderling toegankelijk te maken.

Stad en landschapsplan

Ten aanzien van het groene raamwerk zijn twee aspecten hier relevant:

- Vernatting: het weer “aan de praat krijgen” van het watersysteem, door afvoer van grondwaterstromen langs de A2-tunnel en waterafkoppeling in de wijken
- Ontsnippering: onder andere door het maken van water- en recreatieve verbindingen tussen de Geusselt en de Landgoederenzone.

Voor stedelijke en landschappelijke inpassing is de Structuurschets Noordoost dan ook één van de belangrijkste uitgangspunten.

Landschapsontwikkelingsplan Zuid-Limburg (looptijd: maart 2004 – juli 2006)

Het landschapsontwikkelingsplan heeft verschillende doelen. Eén van de doelen is een landschap van hoge kwaliteit te ontwikkelen. Daarbij is het vergroten van de toeristische en recreatieve aantrekkingskracht een belangrijk speerpunt. Dit plan draagt onder meer met de Groene Loper bij aan realisatie van deze doelen, waarbij ecologische waarden zijn meegewogen.

De gemeente Maastricht heeft in 2005 de Stadsvisie Maastricht Mosaïek 2030 opgesteld als beleidskader voor de fysieke, sociale en economische ontwikkeling van de stad op de lange termijn. In 2008 is de visie geactualiseerd. De Stadsvisie dient op deze drie beleidsterreinen een uitwerking te krijgen of heeft deze reeds gekregen. Het Structuur- en Mobiliteitsbeeld (SMB) vormt de uitwerking voor de ruimtelijke ontwikkeling.

De aanvullende Nota Actualisatie 2008 bevat als concrete aanvullingen:

- ontwikkeling van het Geusselpark vormt op stedelijk schaalniveau een schakel in een recreatief netwerk van Terraspark oost/Middenterras;
- voor de kantorenmarkt wordt gemeld dat grootschalige toevoegingen niet wenselijk zijn
- als nieuwe beleidslijn wordt *Cradle to Cradle* voor het eerst formeel geïntroduceerd. Dit principe is aangegrepen om bij de uitwerking integraal in het ontwerp te verwerken

Gemeente: Hoger bouwen in Maastricht

Deze gemeentelijke beleidsnota bevat (een onderbouwing van) het volgende uitgangspunten voor hoogbouw in de stad. De beide hoogteaccenten ter plaatse van de stadsentrees in het plan passen binnen dit kader.

Gemeente: Wijkontwikkelingsplannen 2010 WOP

De WOP's hebben een directe relatie met het plan. De fysieke aansluiting op de Groene Loper en verbinding tussen ontwikkeling van de wijk en de ontwikkelingen in dit plangebied worden hierin beschreven. Op 23 februari 2010 zijn de twee wijkontwikkelingsplannen (één voor Limmel/Nazareth en één voor Wittevrouwenveld/Wyckerpoort) door de gemeenteraad goedgekeurd en vastgesteld. Het wijkontwikkelingsplan (WOP) heeft tot doel om Limmel/ Nazareth en Wittevrouwenveld/ Wyckerpoort in tien jaar tijd om te vormen tot vitale en leefbare wijken. Dit gebeurt door sociale versterking op de thema's onderwijs, werk, veiligheid, participatie, gezondheid en wonen, en door ruimtelijke verandering.

Gemeente: Fietsbeleidsplan/Nota Fiets Maastricht 2009

In september 2009 heeft de gemeenteraad het nieuwe fietsplan vastgesteld. Hierin staan maatregelen op de korte, middellange en lange termijn beschreven die het fietsklimaat in de stad verbeteren. De verkeersveiligheid is daarbij steeds een belangrijke randvoorwaarde. Het project A2 Passage Maastricht speelt in op deze speerpunten, voornamelijk op de aspecten; slechten van barrières, ontvlechten, verbeteren van comfort en veiligheid, verbeteren van doorkruisbaarheid, en verbeteringen voor het recreatief fietsgebruik.

Bijlage 3 bevat een samenvatting van het relevante beleid voor dit Stad- en Landschapsplan. Hier wordt ook kort de relatie tussen beleid en het plan aangegeven.

3 Planconcept

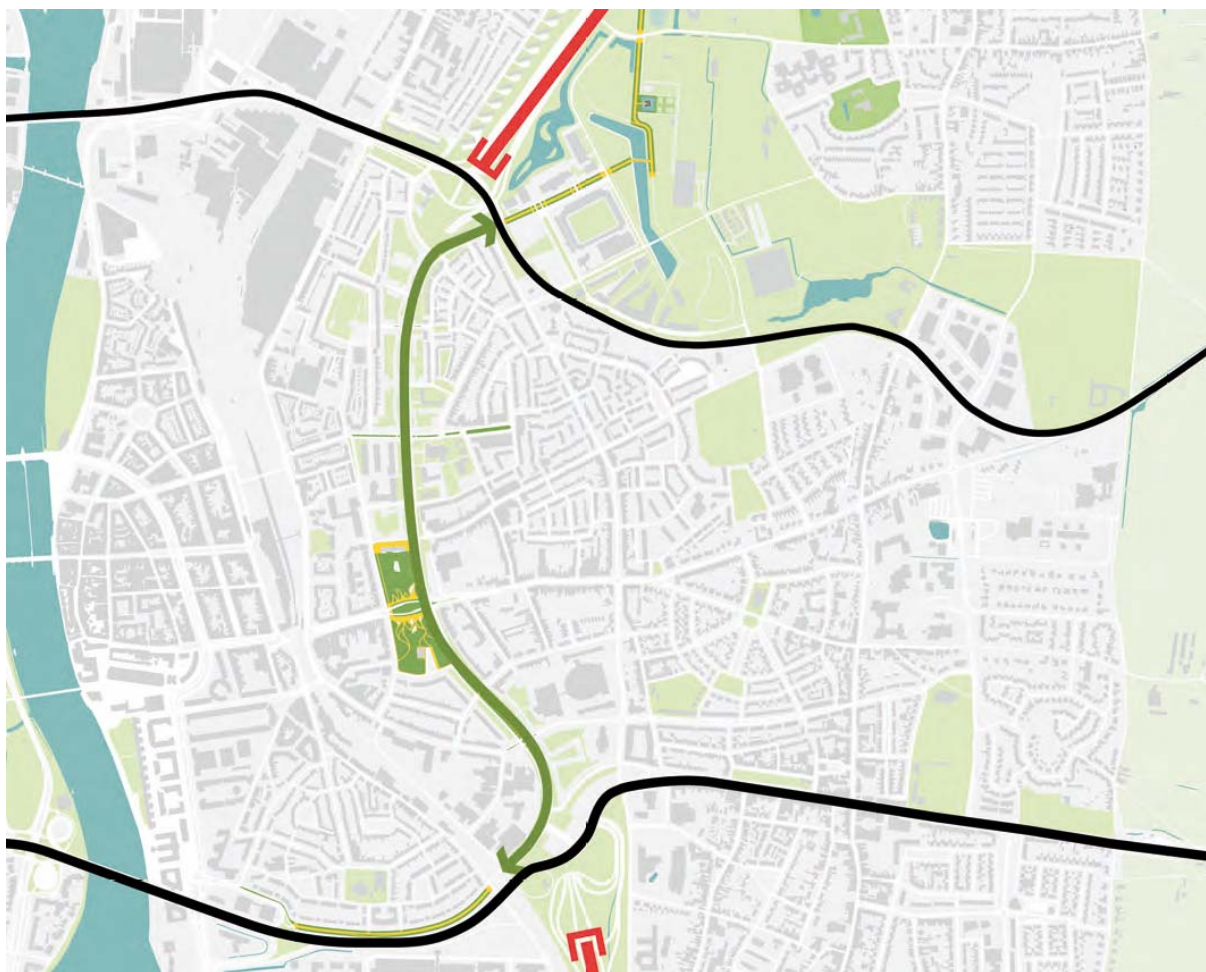
3.1 De Groene Loper

De Groene Loper zal de groene, verbindende as van Maastricht Oost worden in de vorm van een stedelijke laan aansluitend op de singels- en lanenstructuur van Maastricht. Zij vormt de verbindende route tussen stad en landschap. De Groene Loper is bewust niet ontworpen als het bovengrondse deel van het tunnel tracé, maar maakt zich juist los van die beleving. In het zuiden buigt De Groene Loper naar het Westen parallel af aan de John F. Kennedysingel. De Groene Loper kan hierdoor onder andere aansluiten op Avenue Ceramique en vormt daarmee een verbinding tussen Maastricht Oost en de Maas. In het Noorden gaat de Groene Loper ter hoogte van stadsentree De Geusselt over van een stedelijke laan naar een langzaamverkeersroute die doorloopt in de Landgoederenzone. Hiermee wordt dit waardevolle buitengebied met het centrum van Maastricht verbonden. Anderzijds trekt de Groene Loper het landschap diep de stad in door de groene inrichting.

De Groene Loper heeft ook zeker een verkeersfunctie, maar in eerste instantie is het een groene as met een grote verblijfskwaliteit voor langzaamverkeer in lengte- en dwarsrichting. Voor autoverkeer geldt dat er een “geknepen” tweerichtingsverbinding is in lengterichting van de Groene Loper, waarbij ter plaatse van de stedelijke hoofdwegen dwarsverbindingen gepland zijn, die ondergeschikt zijn aan het recreatief-groene karakter van de as.



De Groene Loper; doorkijk naar de toekomst



Het zich van de tunnel losmakende tracé van de Groene Loper; Verbinding op lanen/hoofdstructuur helen Maastricht oost, kansen voor vastgoed

Betekenis voor de stad

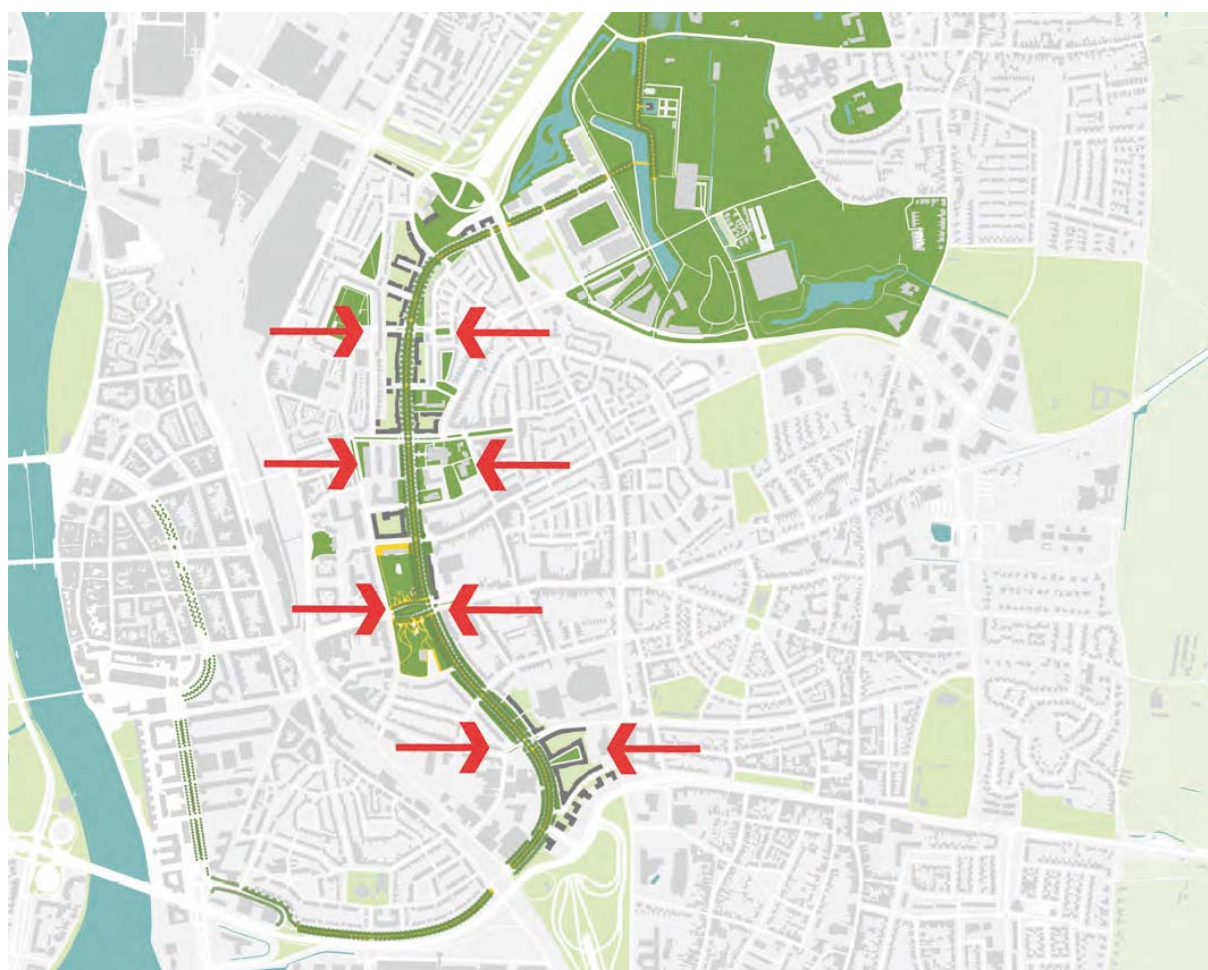
Behalve de aansluiting op de ruimtelijke hoofdstructuur van Maastricht biedt de ondertunneling de kans om los van het verleden een nieuwe centrale ruimte in de stad te introduceren, die de wijken ten oosten en ten westen hiervan met elkaar verbindt in plaats van elkaar scheidt. De vastgoedontwikkeling aan deze ruimte wordt gebruikt om het stedelijk weefsel van Maastricht Oost weer aaneen te hechten. Plaatselijk wordt de Groene Loper verbreed om de impact voor de omliggende wijken te vergroten.

Door de automobilist die de stad bezoekt of passeert zal Maastricht op geheel andere wijze ervaren worden. In plaats van door de stad te rijden rijdt men letterlijk de stad in wanneer men de beboste heuvels bij de twee nieuwe stadsentrees inrijdt.

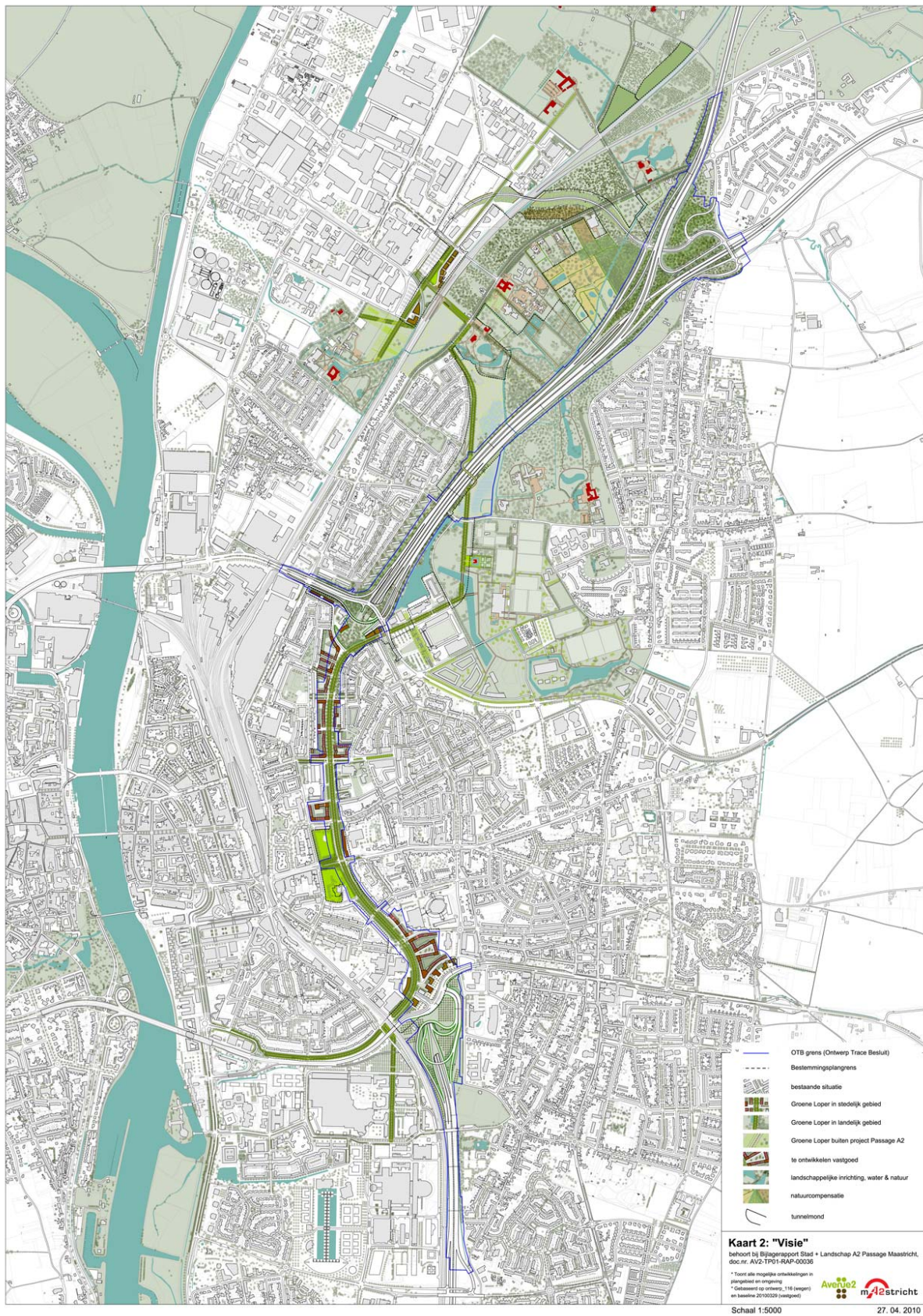
Stad en landschapsplan



Aansluiting Groene Loper op hoofdstructuur van Maastricht



Helen van Maastricht-Oost



Inrichtingsschets alle mogelijke ontwikkelingen in het plangebied en de omgeving

Stad en landschapsplan

3.2 Stedelijke ruimte

Voor de inrichting van De Groene Loper is de stedelijke laan als uitgangspunt genomen. Dit is vertaald naar de Parklaan, gezien het groene karakter met de nadruk op verblijfskwaliteit. De nieuwe Parklaan staat in de traditie van de groene lanen in Maastricht. Het 'laanmilieu' is karakteristiek voor de tangentiële hoofdroutes in Maastricht-Oost en -West. Ook voor de bebouwing aan weerszijden van de Parklaan is dit een passend milieu. De maat en schaal sluit niet alleen aan op de bestaande lanen en singels in Maastricht maar past ook bij de maatvoering van de ondergrondse infrastructuur. Boven de tunnel mag namelijk niet worden gebouwd. Dankzij de keuze voor een gestapelde tunnel is het mogelijk om in oost-westrichting met een minimale 'sprong' de Parklaan over te steken. De laan vormt op deze wijze een onderdeel van een doorlopend bebouwingspatroon en blokmaat. Ook het routenetwerk in Oost wordt in het plan De Groene Loper sluitend gemaakt. Bestemmingen in het centrum van de stad en rond het station zijn uit alle richtingen via aantrekkelijke langzaamverkeerroutes bereikbaar. Waar dit noodzakelijk is, wordt sociale veiligheid en levendigheid boven de kortste (fiets)route verkozen.



Impressie Parklaan

3.3 Vastgoed

Om een "onzichtbare" tunnel in Maastricht Oost te bereiken die de west- en oostzijde van het tracé aaneenhecht, is gekozen voor het doorzetten van bestaande, historisch gegroeide straatprofielen aansluitend op de Parklaan.

Bij het intieme stedelijke karakter van Maastricht past geen extreem nieuw vastgoedplan.

Daarom is ervoor gekozen om langs de Parklaan vastgoed te ontwerpen dat zorgt voor een "natuurlijke" overgang naar de bestaande bouw. Het nieuwe vastgoed vormt niet zozeer een contrast met het bestaande, maar gaat als vanzelfsprekend daarin over. In wezen wordt met de nieuwe bebouwing afgemaakt wat er al is. De Parklaan zal er op die manier straks uitzien als een straat die door de jaren heen organisch is ontstaan.



Principedoorsnede over de Parklaan

Voor wat betreft de programmatische invulling van de nieuwe bebouwing geldt dat, gezien de termijn van realisatie en de daarmee samenhangende mate van onzekerheid ten aanzien van de markt, dat de plannen programmatisch flexibel dienen te zijn. Dit is niet alleen wat betreft aansluiting op een veranderende markt gewenst. Het zorgt er ook voor dat een functionele geschakeerdheid en een divers gebruik ontstaat. Hierdoor wordt het plan meer toekomstbestendig en minder afhankelijk van specifieke doelgroepen. Deze natuurlijke ontwikkeling van het programma sluit aan bij de gedachte dat de Parklaan het beeld oproept van een organisch gegroeide laan in plaats van een compleet nieuwe ingreep in de stad.

3.4 Samenhang

In de omgeving van het plan speelt een aantal ontwikkelingen waarmee synergie-effecten mogelijk zijn. De herontwikkeling van het 40 wijkenprogramma van het Ministerie van VROM is door gemeente en corporaties al ter hand genomen en heeft onmiskenbaar een sterke wisselwerking met het project A2 Maastricht. Tussen de Landgoederenzone en Maastricht Oost werkt de gemeente Maastricht aan de herontwikkeling van het Geusselpark. Ook daarop wordt met de Groene Loper aangesloten. De landgoederenzone en Beatrixhaven komen al snel in beeld als gebieden die profiteren van de spin off van het project A2 Maastricht. Onderstaande kaart geeft de relevante ontwikkelingen in de nabijheid. Dit wordt nader beschreven per deelgebied in hoofdstuk 5.

Stad en landschapsplan



Ontwikkelingen in de omgeving

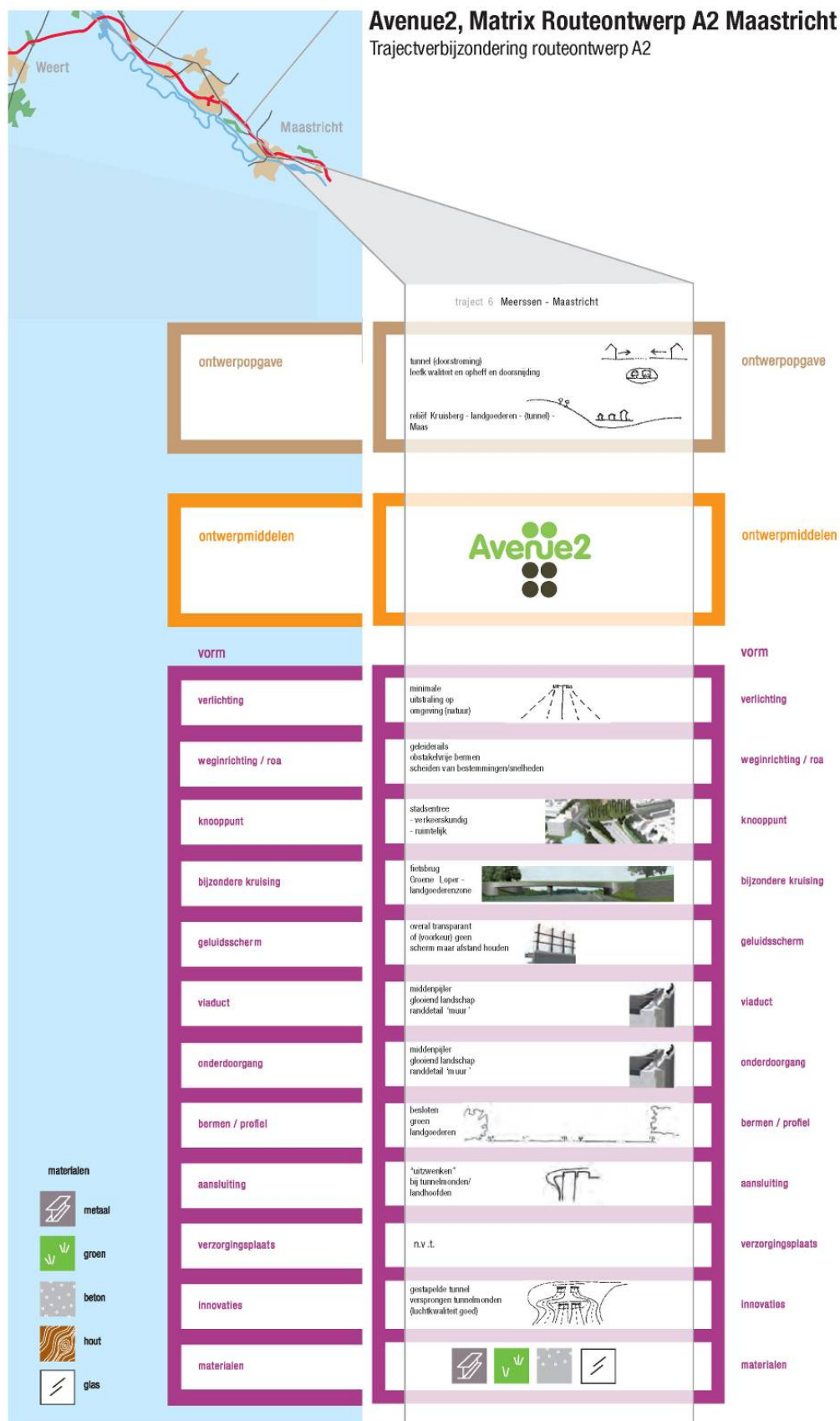
4 Snelwegstelsysteem

4.1 Routeontwerp A2 en trajectverbijzondering

In het door het Rijk vastgestelde rapport 'A2 Visie op de weg' wordt het totaalconcept en de werkwijze voor het hele A2-traject van Amsterdam tot de grens met België beschreven. De opgave is om het traject A2 Maastricht enerzijds onderdeel te maken van de totale route, en om anderzijds de landschappelijke ligging aan te grijpen voor 'trajectverbijzondering'. De locatie specifieke kenmerken van het landschap en het stedelijk gebied vormen hierbij het belangrijkste onderscheid met de rest van het A2-route.

4.1.1 Trajectverbijzondering

Vanuit het noorden gezien loopt de A2 van het Hoogterras naar het Maasdal en gaat daar vervolgens met een tunnel onder de stad door en volgt dan tot aan Luik de loop van de Maas. De gekozen ontwerp oplossingen voor het traject zijn als vormgevingsthema's geabstraheerd en afgebeeld als een nieuwe kolom in de matrix Routeontwerp A2.



Stad en landschapsplan

Vanuit het routeontwerp zijn de volgende thema's verwerkt in de vormgeving van de A2 passage Maastricht:

4.1.2 Trekvogelmotief

Om de passage van Maastricht voor het transitverkeer herkenbaar te maken als onderdeel van het gehele traject A2, wordt in keermuren, landhoofden en bij de tunnelmonden het 'trekvogelmotief' uit het Routeontwerp A2 toegepast. Dit wordt bewust beperkt tot de verticale vlakken parallel aan de snelweg; de wanden in noord-zuidrichting. Zo ontstaat een visueel onderscheid tussen de A2-route door de stad en het leven in de stad zelf. De vorm van de trekvogel is overeenkomstig het ontwerp dat getoond wordt in het rapport Visie op de weg en wordt uitgevoerd als reliëfprint in het beton.

4.1.3 Magneet

Onder "magneet" wordt in het Routeontwerp A2 de gewenste clustering verstaan van objecten en informatie langs de snelweg. De informatievoorziening aan het verkeer, de signalering en bewegwijzering op de A2 wordt conform het motto 'magneet' systematisch gegroepeerd en zo veel mogelijk gecombineerd.

4.1.4 Contrast

De passage van de A2 onder Maastricht wordt ter hoogte van de stadsentrees ruimtelijk gemarkeerd met een groen glooiend reliëf en stedelijke bebouwingsaccenten. Kantoren (noordzijde) en appartementengebouwen (zuidzijde) zijn hoog genoeg om ook bij het inrijden van de onderste tunnelbuis waar te nemen in meer dan een flits. Zij verleiden de automobilist om Maastricht te bezoeken en accentueren het verschil tussen stad en landschap.

4.1.5 Wow-effect

Het Atelier Routeontwerp reikt het Wow-effect aan om plekken langs het traject een afwijkend accent te geven en zo te markeren als highlight binnen een deeltraject. Het zicht vanaf de Kruisberg over Maastricht wordt hier gezien als een nauwelijks te overtreffen natuurlijk Wow-effect. Als tweede Wow-effect geldt de kruising van de Groene Loper met de A2 (de fietsbrug). De vormgeving is ingetogen en niet zozeer monumentaal. De brug heeft de functie van 'poort tot Maastricht' en introduceert het Geusseltplein als stadsentree bij nadering vanuit het noorden.

4.2 Visueel-ruimtelijke opbouw van het tracé

De benadering vanuit het noorden laat zich als volgt omschrijven:

1. Kruisberg: hoog boven het Maasdal met zicht op reisdoel Maastricht.
2. Kruisdonk: afdalen, geleidelijk besloten in het groen met scherm.
3. Korte passage door de waterrijke open strook (fietsbrug als 'meubelstuk' in de ruimte).
4. Na de poort komt van rechts geleidelijk de bebouwing van Nazareth dichterbij de A2 toe, overgaand in de zaagtand van portiek-etageflats (geen geluidsscherm, wel in het groen). De overzijde (oost) biedt een blik op het Geusseltpark, rij van solitaire gebouwen die de ruimte trechteren naar het Geusseltplein.
5. Splitsing van doorgaand (transit) verkeer dat de onderste tunnelbuis induikt, en verkeer van en naar de stad.
6. Enkele hoge, solitaire gebouwen rond de groene parkheuvel als achtergrond in beeld vlak voordat men de Viaductweg oprijdt of de tunnel in.

Aan de zuidzijde van de stad geeft de benadering over de A2 een andere beleving:

1. Lange tijd rijdt men in een groene omgeving waarachter voorstedelijke buitenwijken zijn te vermoeden.
 2. Na een viaduct (Oeslingerbaan) verwijdt de ruimte rond de snelweg zich en doemt de glooiende, groene verkeersruimte van het Europaplein op.
- Hier krijgt men de keuze: de tunnel inrijden naar de noordzijde of omhoog rijden en de stad binnengaan die zich als een markant front langs de John F. Kennedysingel presenteert.

4.3 Ontwerpprincipes

4.3.1 Algemeen

De nieuwe A2 wordt zoveel mogelijk gerealiseerd binnen het bestaande profiel. De relatie met de landschappelijke hoofdstructuur blijft dan ook grotendeels ongewijzigd. De aanleg van het nieuwe tracé betekent wel dat taluds, bermen en onderhoudsstroken ten behoeve hiervan nieuw aangelegd dienen te worden. Dit betekent dat maatwerk noodzakelijk is om aantasting van de landschappelijk waardevolle gebieden te voorkomen. Plaatselijk zal het effect optreden dat de randen van waardevolle gebieden geraakt worden door het talud, bermsloot of onderhoudsstrook van het snelwegprofiel. Hier worden zoveel mogelijk compacte oplossingen toegepast om dit te voorkomen.

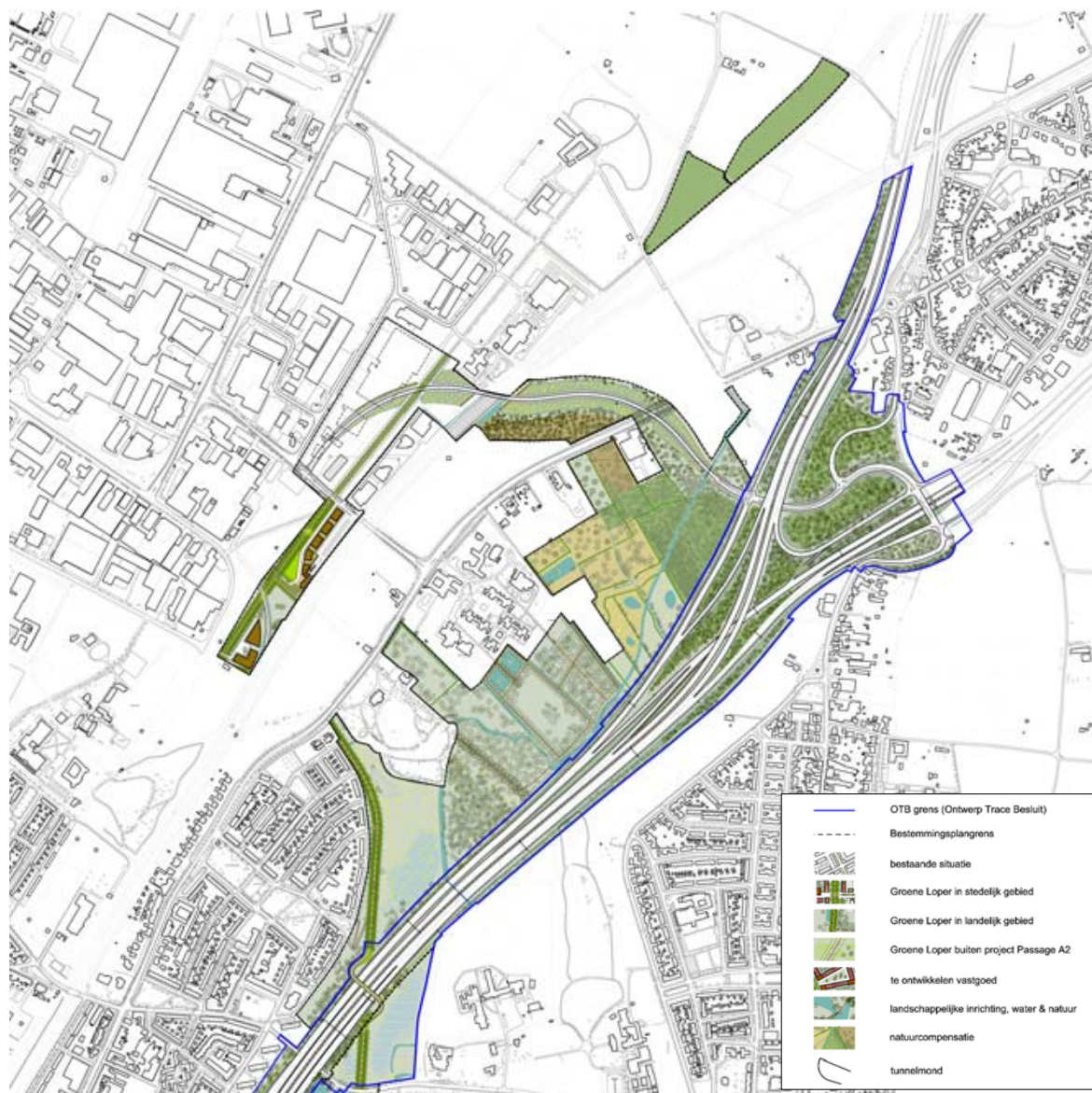
Het A2 tracé dient de aanwezige landschappelijke kwaliteit beter ervaarbaar te maken en hier zoveel mogelijk onderdeel van te zijn. Daarom is gekozen voor het ontwerpprincipe dat de ruimte om het utilitair profiel heen (bermen en taluds) zoveel mogelijk onderdeel te laten zijn van het aangrenzende landschap. Het tracé wordt begeleid door uit de context afgeleide boomsoorten. Daar waar het landschap opener is worden pauzes aangebracht in de beplanting.

Ten aanzien van de aan te leggen kunstwerken is gezocht naar de elegantie van lijnen en vlakken, een duurzame materialisering en eenheid in oplossingen waardoor rust ontstaat.

Omwille van belevingswaarde en beheer is er voor gekozen om geluidsschermen waar mogelijk te vermijden, evenals grote keermuren. De vormgeving van de geluidsschermen houdt rekening met het Routeontwerp A2, het effect op ecologische verbindingroutes en de afstemming tussen nieuwe en bestaande schermen. Waar geluidsschermen noodzakelijk zijn worden zij uitgevoerd in beton. De zichtbare landschapszijde krijgt een groen uiterlijk door het aanbrengen van klimplanten

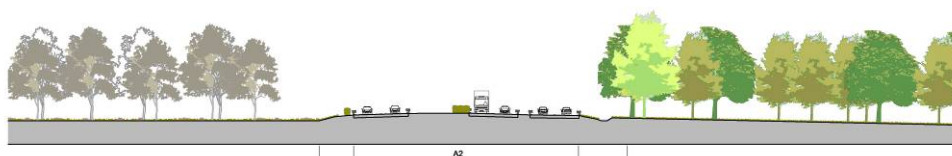
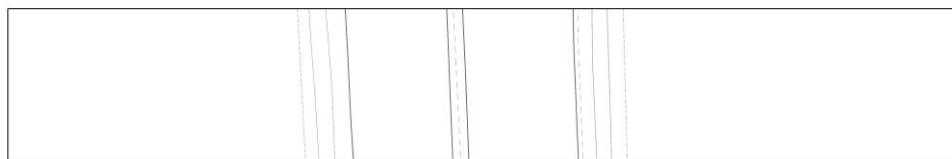
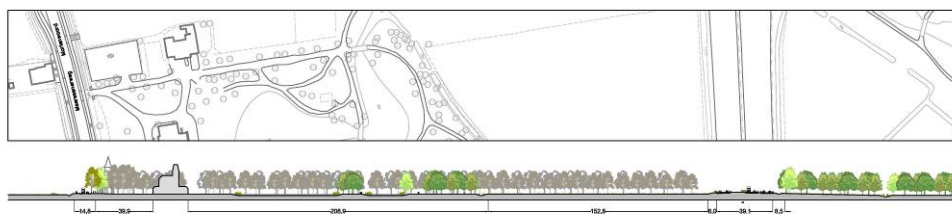
Stad en landschapsplan

4.3.2 Landgoederenzone

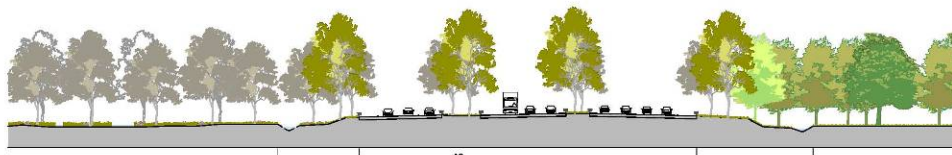
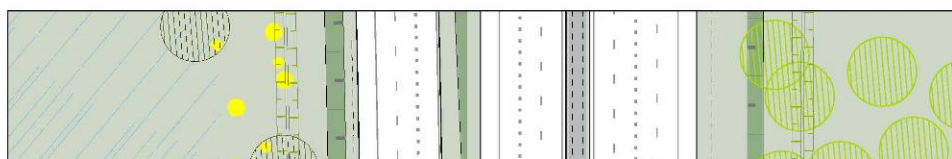
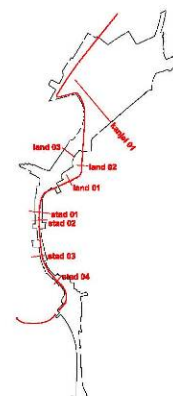
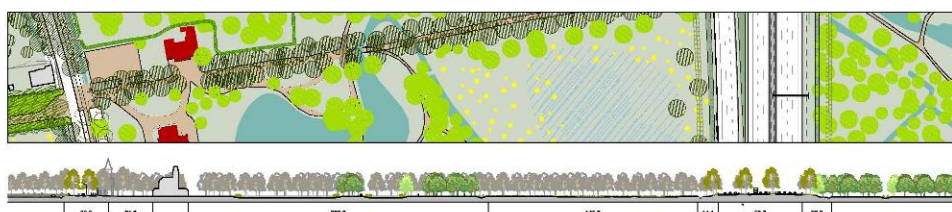


Inrichtingsschets Landgoederenzone

Stad en landschapsplan



Huidige situering (plan + dwarsprofiel) A2 ter hoogte van de Landgoederenzone



Toekomstige situering (plan + dwarsprofiel) A2 ter hoogte van de Landgoederenzone

Tussen knooppunt Kruisdonk en Maastricht-Oost is de vormgeving van de snelweg A2 opgevat als een doorsnijding van het landschap.

Stad en landschapsplan

Om deze doorsnijding zichtbaar te maken wordt niet gekozen voor een generiek profiel langs de snelweg, maar wordt een onderscheid gemaakt tussen het utilitaire snelwegprofiel en de landschappelijke inpassing ter plaatse.

Aandachtspunt zijn de groengebieden direct langs de snelweg. Wanneer deze te open zijn, worden ze ervaren als berm van de weg in plaats van onderdeel van het omringende landschap. Deze gebieden worden zoveel mogelijk dicht beplant. De wijze van aanplanten en het assortiment bomen is afgeleid uit de directe context.

Beplanting

Het open gebied rond Knooppunt Kruisdonk wordt ingeplant met eikenhaagbeuken bos, waardoor aangesloten wordt op de bestaande bosschages ten westen van het knooppunt en ten zuiden richting De Geusselt. Meer zuidelijk tussen Knooppunt Kruisdonk en de langzaamverkeersbrug over de A2 wordt de eikenhaagbeuken beplanting doorgezet langs het tracé. Westelijk van het tracé vormt dit een transparant scherm naar achterliggende landgoederen. Ter hoogte van de langzaamverkeersbrug kruist het plasdrasgebied tussen stadsentree De Geusselt en Mariënwaard het tracé.

Fietsbrug/kruising A2

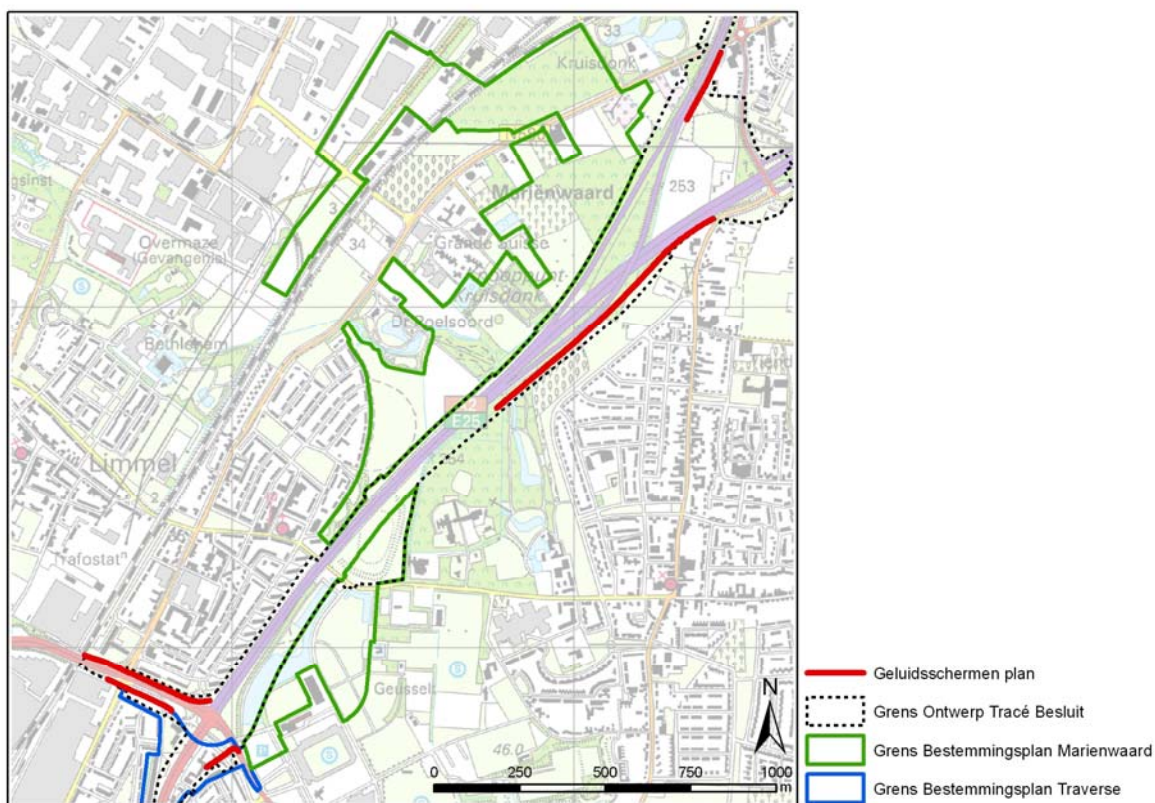
Deze 'poort' wordt bijzonder vormgegeven omdat zij de kruising van De Groene Loper met de A2 markeert en de entree tot de stad ruimtelijk inleidt. De automobilist wordt rijdend op de A2 vanuit noordelijke richting ondermeer door deze brug verwelkomd.

Geluidsschermen

Aan de noordzijde van het plangebied wordt Rothem in de bestaande situatie akoestisch afgeschermd door een betonnen geluidsscherm. Dit scherm wordt gehandhaafd. Ook het bestaande scherm langs de A79 wordt gehandhaafd.

Aan de noordoostzijde van Kruisdonk wordt bij Rothem en iets zuidelijker aan de rand van Amby worden betonnen schermen gebouwd. Ten westen van Rothem wordt aan de oostzijde van de A2 met een betonnen scherm van 4 meter hoog aangesloten op het bestaande betonnen scherm. Een nieuw scherm van 2, hoog meter hoog loopt in eenzelfde vormgeving door langs de afslag A2 > A79 tot en met Amby.

Stad en landschapsplan

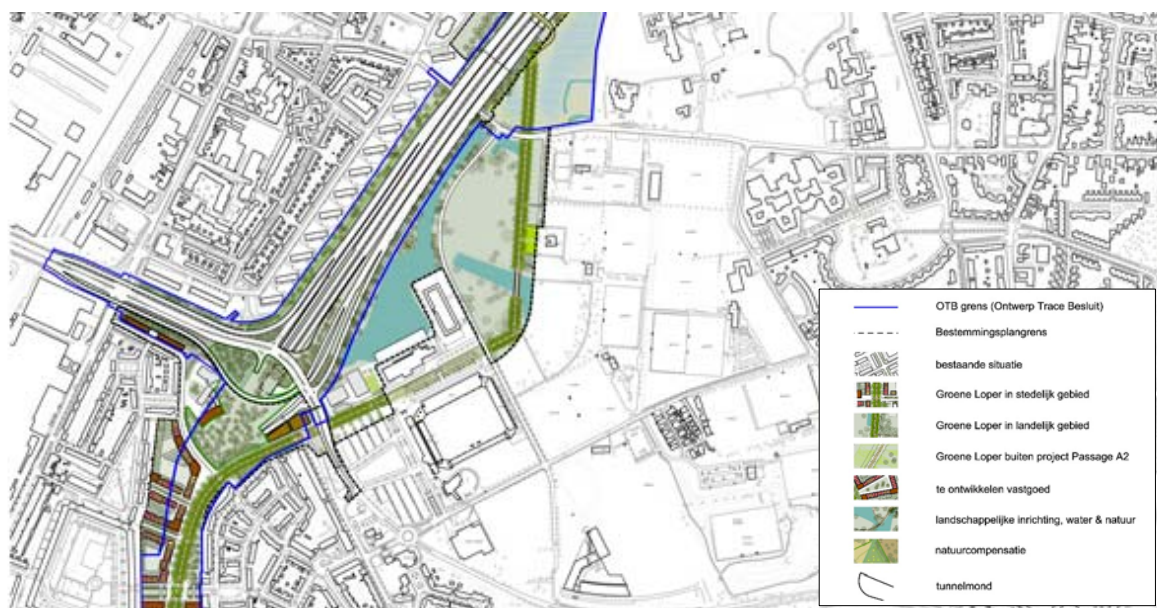


Schermen langs de A2 ter hoogte van Kruisdijk/Rothen

Ontsluitingsweg Beatrixhaven

Aangezien de ontsluitingsweg Beatrixhaven niet bij het hoofdtracé van de A2 hoort, wordt voor een nadere beschrijving hiervan verwezen naar paragraaf 5.1 van dit rapport.

4.3.3 Noordelijke Stadsentree De Geusselt



Inrichtingsschets Stadsentree de Geusselt

Stad en landschapsplan

Stadsentree De Geusselt vormt de overgang tussen stad en de Landgoederenzone.

Uitgangspunt voor het ontwerp is een verkeersknoep ingepakt in een tot tien meter boven maaiveld oplopende heuvel, dicht beplant met rijzige populieren. Dit geeft deze plek een onverwacht karakter: in plaats van een verkeersplein heeft de automobilist het gevoel in een beboste heuvel te duiken.

De lange lijnen van de A2 worden bij de tunnelmond ineengevouwen tot een gestapelde 2 x 2 vorm. Op- en afritten leiden naar de stedelijke hoofdwegen in een groene setting. De vier tunnelmonden vormen met hun wolvende vorm en ruwe antracietkleurige betonoppervlakte één familie. De keermuren snijden in de taluds en ondersteunen het beeld van de groene stadsentrees van Maastricht.

Onderdeel van stadsentree De Geusselt is de fly over/dive under die het verkeer uit het centrum in noordelijke richting leidt naar de A2 vice versa. In het belang van de beleevingswaarde rond het Geusseltplein is deze aansluiting ingevlochten tussen de tunnelentree en de Terblijterweg.

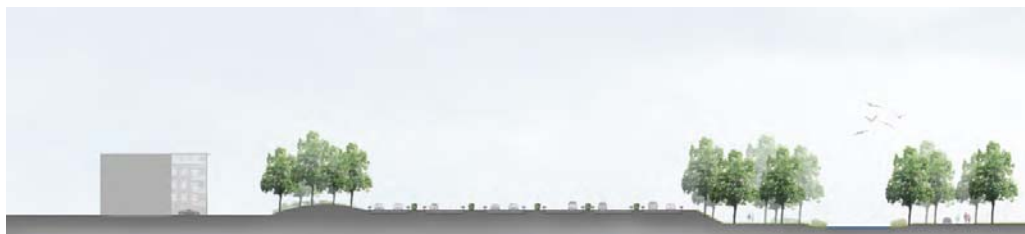


Impressie noordelijke stadsentree

Nazareth-Geusselpark

De wens om Nazareth een visuele relatie te geven met het Geusselpark krijgt in het plan prioriteit. De A2 is op deze plek zo'n 30 meter naar het oosten verschoven om Nazareth milieutechnisch te ontlasten. Op dit traject zijn dankzij het opschuiven van de A2 geen schermen nodig. Hierdoor kan ook vanaf de A2 het zicht behouden blijven op de karakteristieke, halfopen zone met de zaagtandflats.

Daarnaast wordt de nadering van Maastricht vanuit de snelweg vriendelijk ingeleid richting de groene ontvangst bij de Geusselt en behoudt men het volledige zicht op de zaagtandflats. De zone tussen de A2 en de zaagtandflats heeft een glooiend maaiveld van maximaal circa 1,5 m boven het omliggende maaiveld. Hierdoor krijgt het gebied tussen de bebouwing en de snelweg verblijfskwaliteit op maaiveldniveau. De beplanting is transparant en niet continu zodat het zicht op en vanuit de zaagtandflats niet weggenomen wordt. Behalve het visuele voordeel wordt door het opschuiven van de weg-as ook meer ruimte gecreëerd voor vastgoedontwikkeling aan de Zuidwest zijde van Stadsentree De Geusselt.



Principe ter hoogte van Nazareth

Viaductweg

De Structuurschets Noordoost vraagt om vormgeving van de Viaductweg als een 'brug over de stad' met ongelijkvloerse kruisingen voor het lokale wegennet.

Stad en landschapsplan

Het ontwerp van de Viaductweg houdt rekening met de eisen en wensen vanuit Nazareth. Dit zorgt ervoor dat de huidige onderdoorgang voor langzaam verkeer naar het westen opschuift en verbreedt om zichtrelaties naar de overzijde mogelijk te maken. Deze nieuwe, ruime onderdoorgang voor langzaam verkeer tussen Nazareth en Wyckerpoort is ruim gedimensioneerd, zodat men via een veilige en aantrekkelijke route tussen Nazareth en Wyckerpoort kan fietsen.

De taluds van Geusseltplein en Viaductweg lopen bij de fietspaden omlaag, zodat deze vrij in het zonlicht komen te liggen.

De buitenste rijbanen zijn opgetild en kruisen ongelijkvloers de Meerssenerweg. De buitenste rijbanen schermen de tussenliggende rijbanen af van de omgeving. De taluds aan de buitenzijde krijgen een groene inrichting op een geleidelijk oplopend maaiveld, zodat de kistdamconstructie van de verhoogde doorgaande rijbanen voor omwonenden achter de bomen verdwijnt.



Principe Viaductweg

Beplanting

Tussen de langzaamverkeersbrug en stadsentree De Geusselt wordt de eikenhaagbeuk beplanting verdicht ter hoogte van de zaagtandflats. Tussen de oostelijk van het tracé gelegen Geusseltvijver en het tracé gaat de eikenhaagbeuken beplanting over in elzenbroekbeplanting gezien de vernatting van dit gebied

Geluidswerende maatregelen

Door het opschuiven van de A2 zijn ter hoogte van Nazareth geen geluidsschermen noodzakelijk. In de zone tussen de flats en de A2 komt een groene bufferzone van gemiddeld 30 m breed. Het resterende verkeersgeluid wordt zonodig afgeschermd door maatregelen aan de gevels van de portieketagewoningen

Op de westelijke tak van de Viaductweg wordt aan de zuidzijde een tijdelijk scherm van 2 meter hoogte geplaatst. Een vergelijkbaar tijdelijk 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 geluidsschermen maar door het nieuwe vastgoed. Dit vastgoed zal in de eindsituatie de achterliggende bebouwing akoestisch afschermen van de weg, waardoor geluidsschermen overbodig worden.

Stad en landschapsplan



Impressie benadering stadsentree De Geusselt

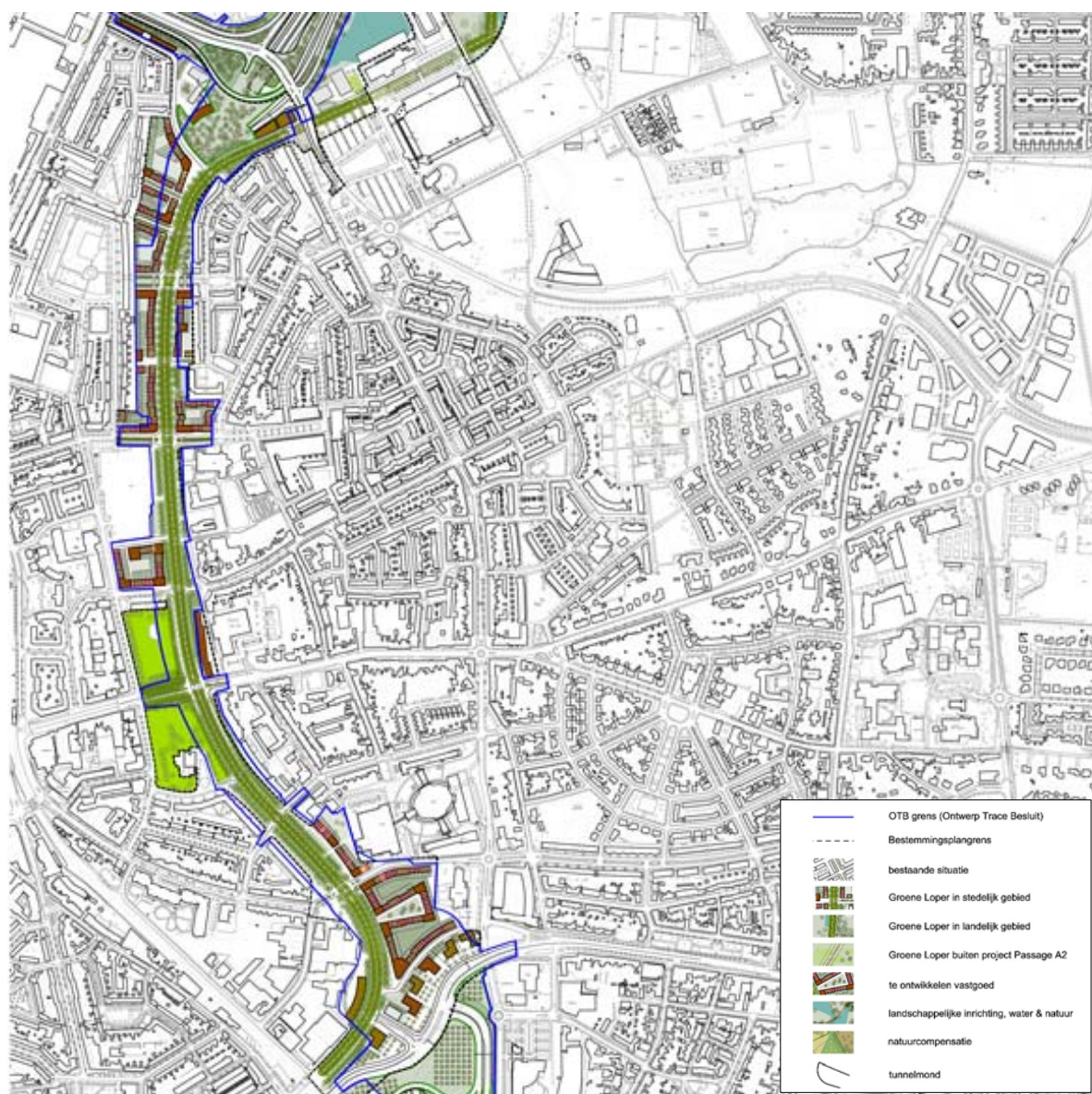
4.3.4 Stedelijk gebied

Het A2 tracé gaat in de vorm van de gestapelde tunnel onder het stedelijk gebied door. De stapeling zorgt voor een minimale breedte van het tracé, waardoor de aansluiting tussen het gebied ten oosten en ten westen van het tracé optimaal kan zijn. Eenmaal in de tunnel is een rustig wegbeeld het primaire doel. Het ritme van verlichting, vluchtdeuren, installaties en signalering deelt de lengte van een kleine twee kilometer op in een reeks 'vakken'. Verder vindt er geen verwijzing plaats naar wat boven gebeurt. Aangezien de stedelijke inpassing zich bovengronds afspeelt wordt de beschrijving van de bovengrondse inpassing beschreven in paragraaf 5.4. Parklaan.



Principeddoorsnede gestapelde tunnel onder de Parklaan

Stad en landschapsplan



Inrichtingsschets deelgebied Parklaan

Stad en landschapsplan

4.3.5 Zuidelijke Stadsentree Europaplein



Inrichtingsschets deelgebied Stadsentree Europaplein

Het verkeerslandschap Europaplein wordt gekarakteriseerd door flauwe taluds die de verschillende rijbanen op glooiende wijze met elkaar verbinden. In deze groene zones zijn bomen in strakke rasters geplant. De automobilist die om de bocht rijdt, ervaart door dit raster de beweging nog sterker. Vanuit het zuiden gezien is de John F. Kennedysingel een soort balkon. Naar het noorden sluit het terrein glooiend aan op het bestaande maaiveld. Vooral vanuit de Parklaan gezien, wordt de afbuiging door het omhooglopen visueel versterkt.

Stad en landschapsplan



Impressie entree Europaplein en Kennedysingel

Aan de zuidzijde maakt het dienstgebouw bij het Europaplein onderdeel uit van de strook (kantoor)gebouwen tussen de John F. Kennedysingel en de Parklaan. De architectuur van dit dienstgebouw sluit aan bij de andere gebouwen in deze strook.

Beplanting

Het glooiende maaiveld is ingeplant met eiken in rastervorm op een doorlopende ondergrond van gras.

Geluidsschermen

Rond het Europaplein is geen noodzaak tot geluidsschermen.



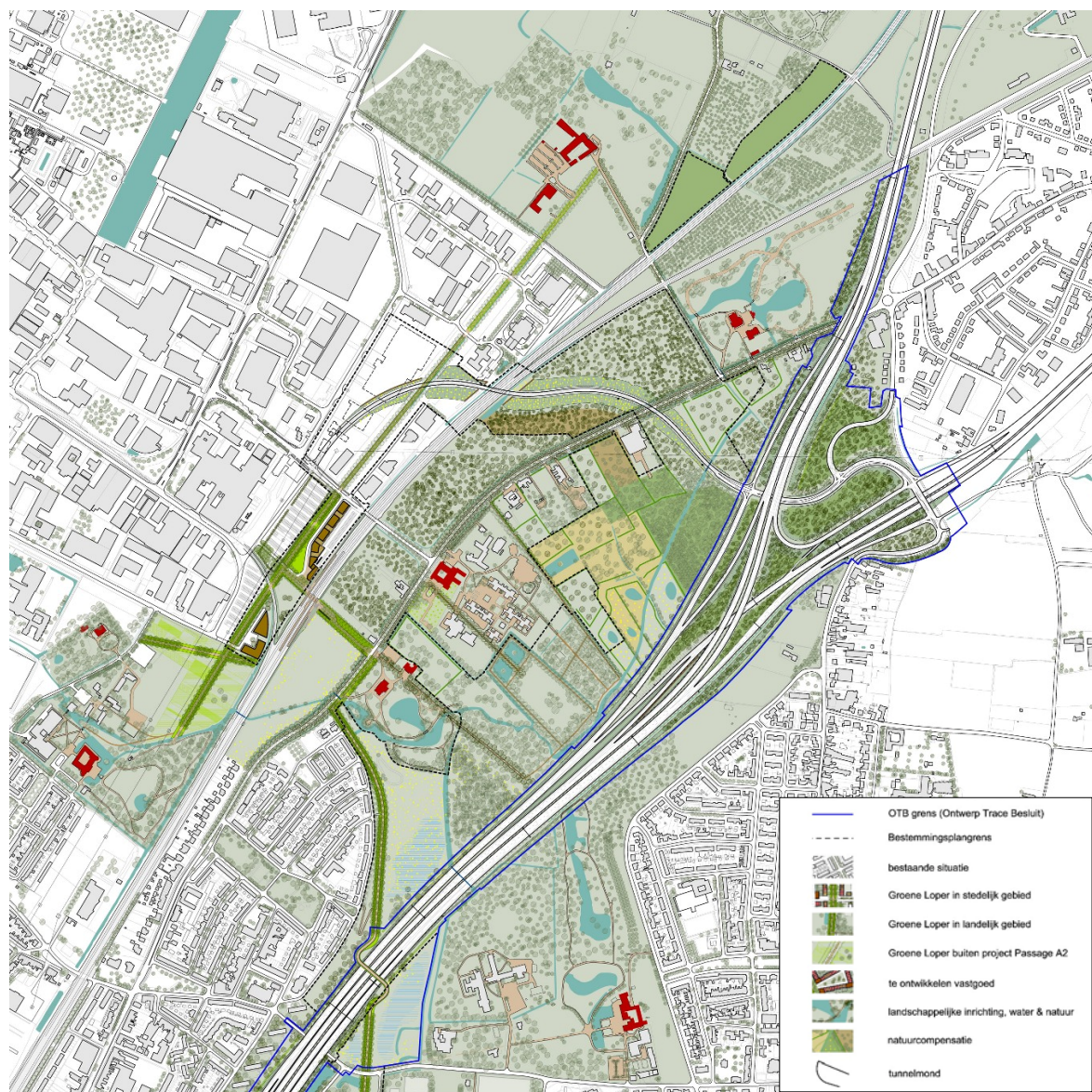
Impressie Stadsentree Europaplein met bovenste tunnelmond

5 Beschrijving deelgebieden

5.1 Deelgebied 1: Landgoederenzone

5.1.1 Versterking van de groene identiteit

De drager van de groene identiteit van de Landgoederenzone is de lanenstructuur. Dit is van oudsher de structuur waarvandaan de landgoederen bereikt en waargenomen worden. De lanenstructuur wordt in het plan versterkt en oude lanen worden hersteld.

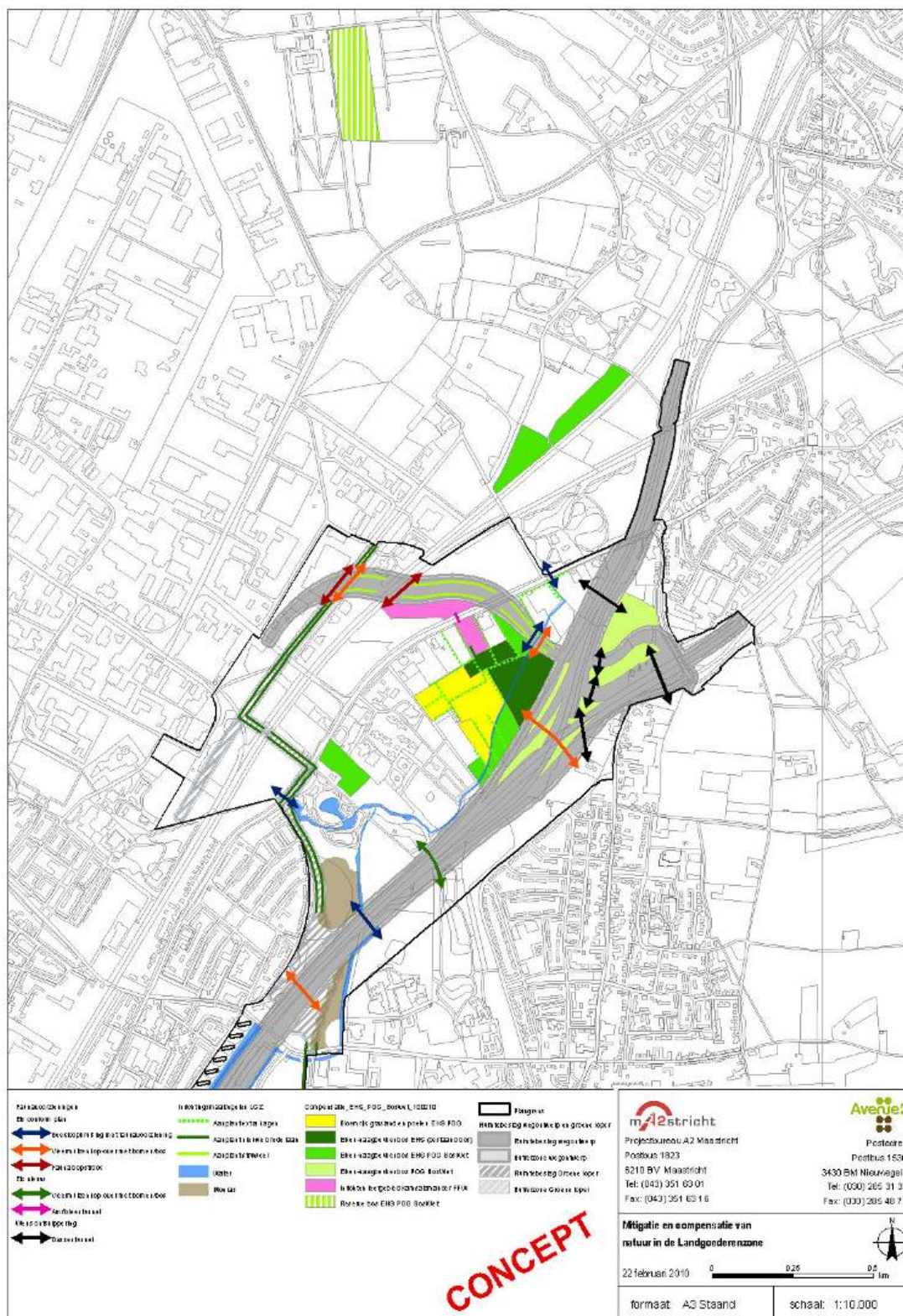


Inrichtingsschets Landgoederenzone met mogelijke ontwikkelingen in de omgeving

De Groene Loper wordt vanuit het stedelijk gebied in de vorm van een lindelaan en vanaf de Beatrixhaven in de vorm van een beukenlaan doorgezet in de Landgoederenzone. Binnen dit raamwerk van lanen worden diverse bosmilieus aangelegd. De natuurcompensatie die dient plaats te vinden in het plangebied vormt de basis voor de gebiedsinrichting. Aangezien een deel van het gebied deel uitmaakt van de EHS, dienen inheemse boomsoorten gebruikt worden.

Stad en landschapsplan

Dit geldt ook voor de laanbeplanting. Vanuit de EHS is hier de eis van toepassing dat er geen straatverlichting wordt aangebracht. De bestrating dient in de vorm van half-verharding te worden aangelegd.



Mitigatie en compensatie natuur Landgoederenzone

Stad en landschapsplan

Ten aanzien van de inrichting van het plangebied in de Landgoederenzone worden de volgende principes gehanteerd;

Afhankelijk van de bodemgesteldheid en grondwaterstand wordt eikenhaagbeuken bos dan wel elzebroekbos of wilgenbos aangeplant. Eikenhaagbeukenbos wordt zowel in een natte variant als in een drogere variant aangeplant aansluitend op de bestaande bosmilieus. Met name tussen de Meerssenerweg en de spoorlijn wordt een gevarieerd bosmilieu aangelegd. Behalve bos worden de nog aanwezige hoogstamboomgaarden hersteld en waar nodig versterkt. In het westelijk deel wordt bloemrijk grasland aangelegd en wordt de hagenstructuur hersteld.

De nieuwe waterstructuur voor het gebied (vernatting en ontsnippering) draagt vanzelfsprekend ook bij aan de groene identiteit. Langs de Fontein en Tapgraaf en de Kanjel komt een plas-dras zone die zorgt voor behoud van de openheid waardoor de overgang naar de stad wordt benadrukt. Samen met de bomenstructuur voor een gemêleerde beplanting wordt zo door middel van de beplanting de ondergrond zichtbaar gemaakt. De waterstructuur in de landgoederenzone wordt uitgebreider beschreven onder de kop “Versterking van het ecologisch netwerk en het watersysteem”.

5.1.2 Versterking van het recreatieve netwerk tussen Geusseltpark en Landgoederenzone

De wens tot versterking van het recreatieve netwerk wordt in het plan bewerkstelligd door het doortrekken van de Parklaan naar de Landgoederenzone via het Geusseltpark; De Groene Loper gaat ter hoogte van De Geusselt over van een stedelijke laan naar een langzaamverkeersroute die doorloopt in de Landgoederenzone. Hiermee wordt dit waardevolle buitengebied met het centrum van Maastricht verbonden. In de Structuurschets Noordoost is de aanleg van een ongelijkvloerse kruising voor langzaam verkeer tussen Nazareth en de Geusselt over de A2 geformuleerd. Deze verbinding wordt gecombineerd met de Groene Loper als een fietsbrug ter hoogte van de voormalige wielerbaan. Langs kasteel De Geusselt en over de A2 mondt de Groene Loper – begeleid door inheemse boomsoorten – uit in het gebied met oude landgoederen en instellingen langs de Meerssenerweg. De Meerssenerweg wordt door de nieuwe Beatrixhavenverbindingsweg aanmerkelijk ontlast.

In de cultuurhistorische analyse komen de grotere landhuizen naar voren als ‘parels’, maar zoals hierboven beschreven is er behoefte aan een nieuwe impuls om ze in stand te houden en waar nodig op te knappen. Door de Groene Loper krijgen de bestaande landhuizen een nieuw ‘adres’ aan De Groene Loper, en worden de ontwikkelingen rond het Masterplan Geusseltpark verbonden met de Landgoederenzone.

In de Landgoederenzone wordt de Groene Loper in zijn vormgeving en functie bescheidener aangelegd dan in de stad. Zo is er geen plaats voor autoverkeer in dit gebied. Er slingert slechts een pad van Gravier d’Or – halfverharding – door het landschap, geflankeerd door inheemse boomsoorten in het gras.



Impressie Groene Loper

De beleving van de verbindingsroute Landgoederenzone-Geusseltpark laat zich als volgt omschrijven; Vanaf een heuvel aan de zuidoostkant van het in ontwikkeling zijnde gemeentelijk ontwerp voor het Geusseltpark (niet in de scope van dit plan) wordt de recreant langs een langgerekte waterpartij naar het open evenemententerrein voor Kasteel De Geusselt geleid. Hier ligt een zicht-as in noordwestelijke richting over de A2 naar het landgoed Villa Kanjel. De laan loopt met een brug over de waterpartij en voegt zich in het geplande padensysteem van het park. De recreant doet op deze manier vanzelfsprekend het geplande zwembad aan als nieuwe parel aan het snoer. Wandelaars en fietsers krijgen zicht op de tuin van het Kasteel de Geusselt en lopen langs de beek Fontein en Tapgraaf via de fietsbrug naar de Landgoederenzone.

De Groene Loper volgt vervolgens de rand van Nazareth richting Bedrijventerrein Beatrixhaven. Op korte termijn zal hier een lightrailhalte gerealiseerd worden. De Groene loper doet deze halte aan. Deze halte valt buiten de scope van dit project.

5.1.3 Fietsbrug/kruising A2

Deze 'poort' wordt bijzonder vormgegeven omdat zij de kruising van de Groene Loper met de A2 markeert en de entree tot de stad ruimtelijk inleidt. De automobilist wordt vanuit noordelijke richting door deze brug verwelkomd, waarna de daadwerkelijke entree van Maastricht in zicht komt; stadsentree De Geusselt. Passerende voetgangers en fietsers worden op de brug tegen de wind beschermd door een balustrade met daarvoor een 1 meter brede haag van 80 centimeter hoog, terwijl het uitzicht vrij is. Deze haag heeft tevens een ecologische functie aangezien de brug onderdeel uitmaakt van de EHS (ecologische hoofdstructuur). Tussen haag en balustrade is een strook gereserveerd voor het uitvoeren van onderhoudswerkzaamheden.

Ter plaatse van de fietsbrug wordt geen straatverlichting aangebracht aangezien de brug onderdeel uitmaakt van de EHS..De bestrating dient ook hier in de vorm van halfverharding te worden aangelegd. De bovenzijde van de fietsbrug is dan ook zoals de gehele Groene Loper afgedekt met Gravier d'Or. De prioriteit ligt hier bij het ecologisch belang. In verband met sociale veiligheid 's avonds is er altijd het alternatief via de verlichte route door Nazareth.



Impressie fietsbrug

5.1.4 Versterking van het ecologisch netwerk en het watersysteem

Twee elementen van het groene raamwerk als benoemd in de Gemeentelijke Structuurschets Noordoost zijn in dit kader van belang:

Ontsnippering: onder andere door het aanleggen van recreatieve en waterverbindingen tussen Geusseltpark en de Landgoederenzone.

Vernatting: het verbeteren van het (natuurlijk) watersysteem onder andere door afvoer van grondwaterstromen langs de A2-tunnel en afkoppeling van hemelwaterafvoer in de wijken.

In de noordwesthoek van het Geusseltpark wordt een waterrijke zone aangelegd op het kruispunt van de nieuwe Geusseltvijver met de overstortvijver en de Fontein en Tapgraaf. Via een verlengde bestaande onderdoorgang lopen de Fontein en Tapgraaf vanuit het Geusseltpark onder de A2 door. De beken (Kanjel, Fontein en Tapgraaf, Gelei) vormen de natuurlijke dragers van deze zone. In de gemeentelijke Ontwikkelingsvisie Landgoederenzone krijgen de beken ruimere, natuurlijke oevers. Binnen het plan worden de Fontein en Tapgraaf en de Kanjel tot aan de weg Mariënwaard daadwerkelijk verruimd en ingericht als een zone die in natte periodes tot aan Nazareth kan onderlopen.

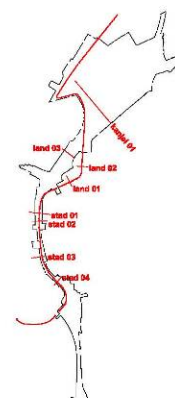
Stad en landschapsplan



Referentiebeeld waterrijke zone



Principedoorsnede oude en nieuwe situatie ter plaatse van waterrijke zone



De A2 heeft een aanzienlijk effect op de loop van de Kanjel. Tussen de A2 en de weg Mariënwaard wordt de Kanjel, die in de huidige situatie deels op het toekomstige tracé van de A2 ligt, omgelegd. De verruimde, meanderende Kanjel vormt een belangrijke ecologische verbinding en een belangrijke drager van de groene identiteit van de Landgoederenzone.

5.1.5 Onsluitingsweg Beatrixhaven

De onsluitingsweg Beatrixhaven doorkruist de Landgoederenzone ter hoogte van Kruisdonk via een robuust ontworpen tracé. In verband met de waterhuishouding wordt de weg niet verdiept aangelegd, maar is gekozen voor een verhoogde kruising met het spoor, Beukenlaan en Mariënwaard.

Stad en landschapsplan

Ter plaatse van de viaducten worden langs de verbindingsweg een afscherming geplaatst in de vorm van een rand van 1 meter hoog. De verbindingsweg krijgt geen straatverlichting om de ecologische waarden binnen de Landgoederenzone te beschermen.

Door de verhoogde ligging zal er sprake zijn van enige mate van aantasting van een landschappelijk waardevol gebied. Er zijn hier twee effecten van belang; ruimtelijke en ecologische versnippering.

Voor een beschrijving van de compenserende maatregelen ten aanzien van de ecologische versnippering wordt verwezen naar het *Bijlagerapport Natuur*. Hier worden de maatregelen ter voorkoming en beperking van de ruimtelijke versnippering beschreven.

De ruimtelijke versnippering wordt in het plan zoveel mogelijk beperkt. Bestaande (fiets)routes, zoals de Meerssenerweg en de Beukenlaan, blijven intact en passeren de verbindingsweg via verruimde onderdoorgangen. Hierdoor is niet slechts sprake van een “tunneltje” maar is het mogelijk het landschap aan de andere zijde van het grondlichaam waar te nemen waardoor, ter plaatse, toch continuïteit in het landschap is.

De onderdoorgang van de Beukenlaan onder de nieuwe verbindingsweg krijgt op ooghoogte een breed profiel zodat de stammen van de beukenbomen achter de verbindingsweg goed zichtbaar zijn en de route visueel ook doorloopt. Het talud van de nieuwe verbindingsweg wordt ingeplant met struweel. Dit verzacht de contouren van de weg ten opzichte van de omgeving en laat de verbindingsweg op onderdeel worden van de bosrijke omgeving.

Naar het westen toe neemt het grondlichaam af in hoogte en wordt de verbindingsweg ingepast in de bedrijvenzone, waarbij maatwerkoplossingen onderzocht worden om de weg optimaal aan te sluiten op de bedrijfstakvelden.

Tussen de A2 en de weg Mariënwaard wordt de Kanjel omgelegd. Deze watergang wordt via een ecoduiker onder de nieuwe Beatrixhavenweg doorgeleid.

5.1.6 Vastgoed Beatrixhaven

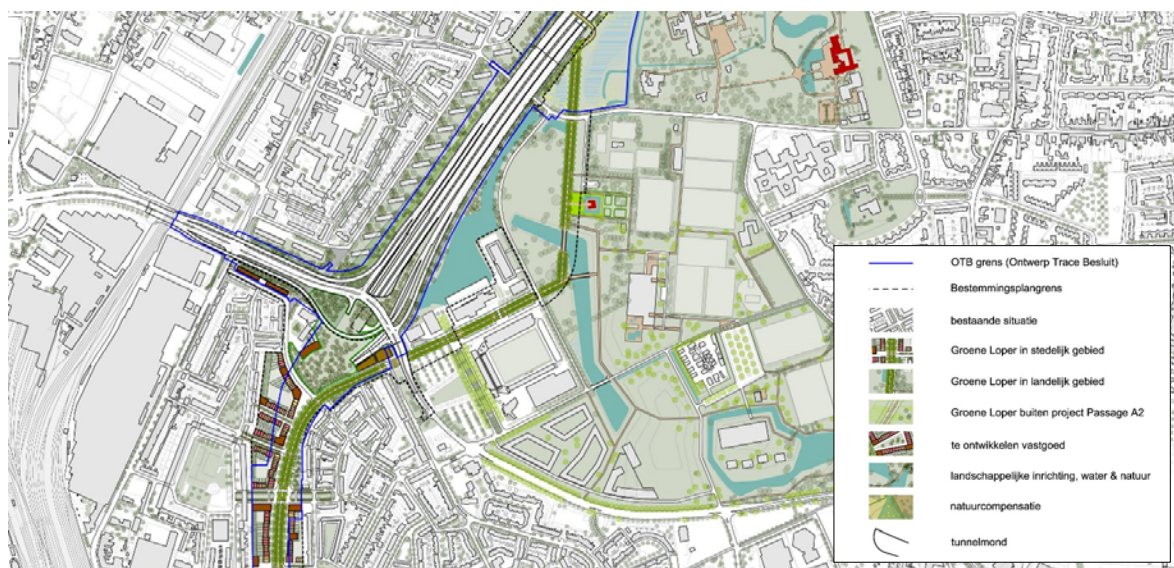
Nieuw vastgoed is geprojecteerd tussen het bestaande bedrijventerrein en het spoor, ter hoogte van het toekomstig te realiseren light rail station. Het station zelf zal op korte termijn worden gerealiseerd en maakt geen onderdeel uit van dit plan. De gebouwen dragen bij aan het nieuwe ‘gezicht’ van bedrijventerrein Beatrixhaven en hebben een dubbele oriëntatie: naar het westen op de mogelijk te realiseren Groene Loper en naar het oosten op het spoor. De parkeerterreinen van de kavels bevinden zich aan de spoorzijde. Hierdoor kan de nieuwbouw zich optimaal presenteren aan de Groene Loper. Aan de noordwest zijde van de Groene Loper wordt een P+R voorziening gerealiseerd. Deze valt buiten de scope van dit plan.

Het nieuwe vastgoed sluit programmatisch aan op de aangrenzende bebouwing en heeft het karakter van een gemengd bedrijventerrein met een beperkte kantoorfunctie. De maximale hoogte voor het vastgoed is 8 meter. Gezien de representatieve locatie en de wens tot een nieuw gezicht voor bedrijventerrein Beatrixhaven richting spoor en de Landgoederenzone is de uiteindelijke verschijningsvorm van groot belang. Dit is onderwerp van studie.

De parkeerplaatsen zullen op eigen terrein gerealiseerd worden. Er is geen sprake van parkeren in de openbare ruimte langs de rijbaan. Uitgaande van de piek gedurende een werkdag overdag zijn er circa 470 parkeerplaatsen noodzakelijk.

5.2 Deelgebied 2: Stadsentree Geusselt

Zichtbepalend onderdeel van het plan zijn de twee stadsentrees ter hoogte van de De Geusselt en het Europaplein. Hier verdwijnt de A2 niet alleen onder het maaiveld, het worden ook de plekken waar men Maastricht binnenkomt of verlaat. De uitstraling van de tunnelmonden zal niet zozeer een infrastructurele zijn maar die van beboste, lommerrijke zones, die zeer herkenbaar zullen zijn voor de weggebruiker. Het tunnelconcept van Avenue2 maakt het door de verschoven ligging van beide uitgaande tunnelmonden mogelijk om beeldbepalend vastgoed te realiseren als afronding van de laan en grenzend aan de stadsentree.



Inrichtingsschets Stadsentree De Geusselt met mogelijke ontwikkelingen in de omgeving

5.2.1 Stadsentree De Geusselt

Stadsentree De Geusselt vormt de overgang tussen stad en Landgoederenzone. Het gebied vormt ruimtelijk de verbindende schakel tussen de grootschalige objectmatige bebouwing rond stadion De Geusselt en de relatief kleinschalige, stadse invullingen langs de Parklaan. De Geusselt vormt voor de automobilist de noordelijke entree tot de stad.

Ook vindt hier de overgang plaats tussen het stedelijk deel van De Groene Loper (de Parklaan) en landschappelijke deel; De Groene Loper buigt af om vervolgens via het Geusselpark en de fietsbrug over de A2 de Landgoederenzone in te duiken.

De vormgeving van Stadsentree De Geusselt dient dan ook twee schijnbaar moeilijk te verenigen kwaliteiten mogelijk te maken; een zekere monumentaliteit ten behoeve van de snelwegervaring en groene verblijfskwaliteit op maaiveld aansluitend op De Groene Loper.

Uitgangspunt voor het ontwerp is een verkeersknoop ingepakt in een sterke topografie. Een tot tien meter boven maaiveld oplopende heuvel, dicht beplant met rijzige populieren geeft deze plek een onverwacht karakter: in plaats van een verkeersplein heeft de automobilist het gevoel in een beboste heuvel te duiken. Gezien vanuit de wijk Wittevrouwenveld vormt deze heuvel, waarin een zichtbepalende, 60 meter hoge woontoren oriëntatie geeft, een groen gezicht aan dit knooppunt. De dwarsverbindingen tussen de wijken liggen echter op maaiveld en vormen logische koppelingen die de verkeersdrukte mijden.

De A2 is op deze plek verbreed tot 4 x 2 rijstroken. De as van het hele wegpakket is zo'n 30 meter naar het oosten verschoven om Nazareth milieutechnisch te ontlasten en te voorkomen dat geluidsschermen het zicht op en vanuit de flats blokkeren. Ook vanaf de A2 gezien is het zicht op de karakteristieke zaagtandflats erg waardevol als begeleiding van de entree tot de stad. Vanaf hier geeft de hogere nieuwbouw op de heuvel vorm aan de entree van de stad. De hoge populieren versterken dit verticale karakter.

Stad en landschapsplan



Impressie Geusseltplein gezien vanuit het zuiden

Onderdeel van de stadsentree Geusselt is de fly over/ dive onder die het verkeer uit het centrum in noordelijke richting naar de A2 vice versa leidt. In het belang van de belevingswaarde rond het Geusseltplein is deze aansluiting ingevlochten tussen de tunnelentree en de Terblijerweg. De infrastructuur wordt ingepakt in de groene heuvel. De levensschool Pater Forti wordt ook in deze nieuwe landschappelijke setting opgenomen. Door een verbindingsgang onder de heuvel kan de school met het nieuwe vastgoed verbonden worden. Het zicht op de school blijft behouden en in het plan zijn visuele obstakels tussen Nazareth en het Geusselpark vermeden. Een nieuwe woontoren van 60 meter hoogte vormt het nieuwe landmark voor Maastricht noordoost en biedt op de bovenste verdiepingen een prachtig panorama over het Maasdal en de stad. Het parkeren wordt onder de heuvel gerealiseerd. De woontoren fungeert als herkenningpunt voor de stadsentree vanaf de A2 en vanaf de Parklaan. De toren voldoet aan de eisen die gesteld worden aan hoogbouw in *Hoger bouwen in Maastricht*.

5.2.2 Viaductweg

De Structuurschets Noordoost vraagt om vormgeving van de Viaductweg als een 'brug over de stad' met ongelijkvloerse kruisingen voor het lokale wegennet. Het ontwerp van de Viaductweg houdt rekening met de eisen en wensen vanuit Nazareth. Dit zorgt ervoor dat de huidige onderdoorgang voor langzaam verkeer naar het westen opschuift en verbreedt om zichtrelaties naar de overzijde mogelijk te maken en de beide buurten met elkaar te verbinden. Deze nieuwe, ruime onderdoorgang voor langzaam verkeer tussen Nazareth en Wyckerpoort is ruim gedimensioneerd zodat men via een veilige en aantrekkelijke route tussen Nazareth en Wyckerpoort kan fietsen. De taluds van Geusseltplein en Viaductweg lopen bij de fietsweg omlaag zodat deze vrij in het zonlicht komen te liggen. Hierdoor ontstaat een sociaal veilige langzaamverkeersroute. Onder de rijbanen van de Viaductweg is een tunnel geprojecteerd. De taluds aan de buitenzijde krijgen een groene inrichting op een geleidelijk oplopend maaiveld, zodat de kistdamconstructie van de verhoogde doorgaande rijbanen voor omwonenden achter de bomen verdwijnt.



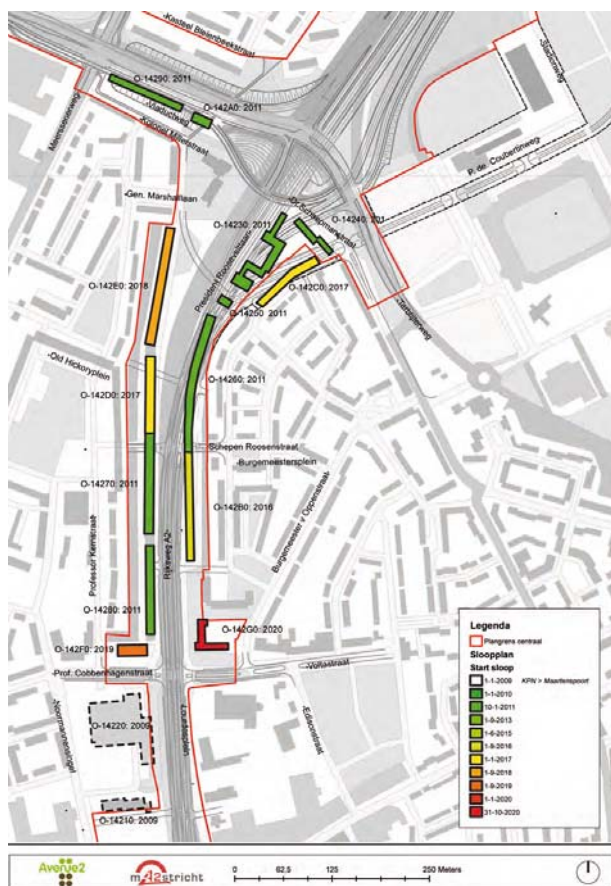
Impressie viaductweg gezien vanuit het westen

5.2.3 Sloopplan

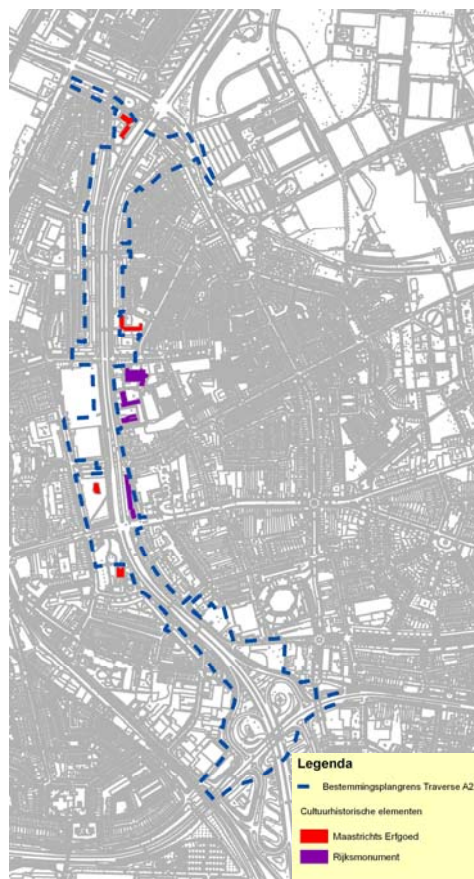
Alle aangewezen cultuurhistorische objecten blijven in stand zonder aantasting. Zeventien woningen aan de westzijde van de Bauduinstraat - onderdeel van de noordwestrand van het stedenbouwkundig ensemble rond het Burgemeestersplein - zijn uiterlijk in 2017 verworven en gesloopt. Daarmee kan de Groene Loper vanuit het stedelijk gebied goed aansluiten op de Landgoederenzone via het Geusseltstadion.

Dankzij de keuze voor een gestapelde tunnel kan ook de Gemeenteflat aan het Koningsplein behouden blijven en na interne renovatie weer beschikbaar komen.

Stad en landschapsplan



Te slopen vastgoed in stedelijk gebied



Monumenten in stedelijk gebied

5.2.4 Stedelijke vernieuwing Wittevrouwenveld-Wyckerpoort

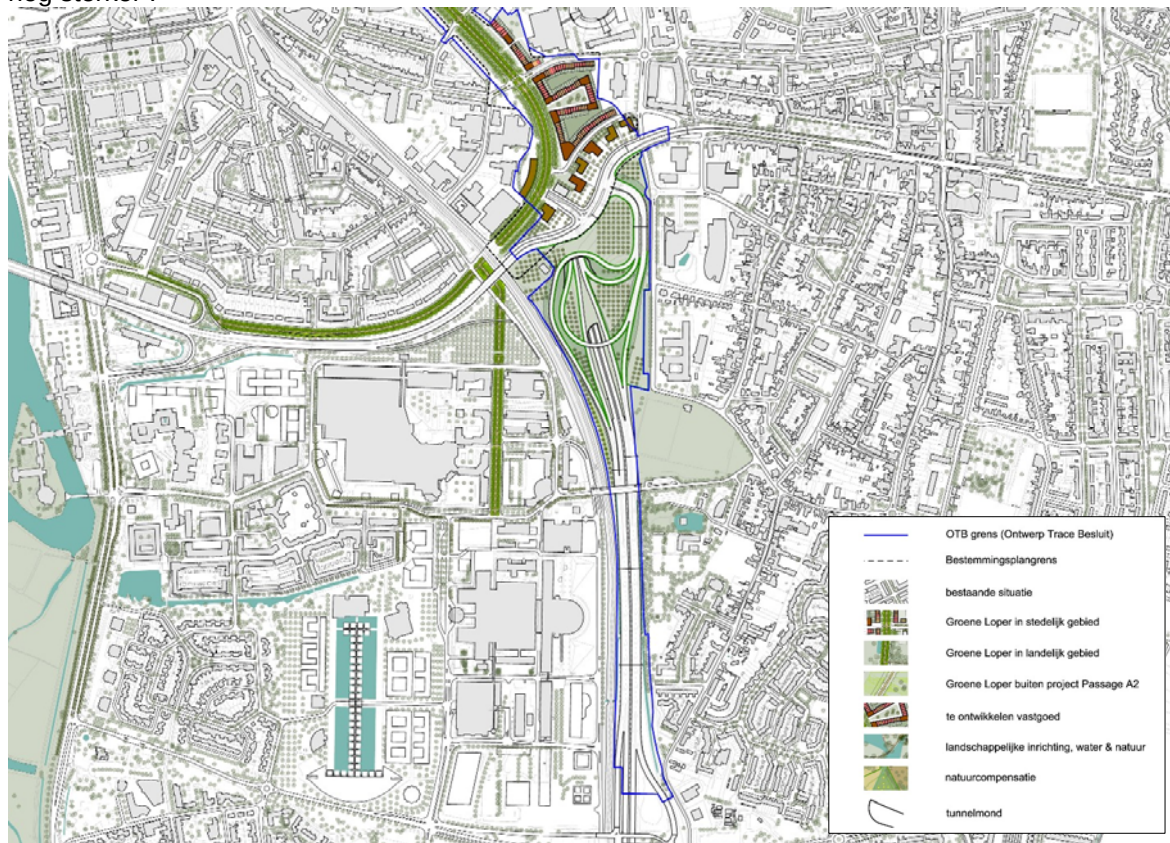
De Parklaan buigt ter hoogte van De Geusselt af naar het oosten en duikt onderdoor de Terblijerweg, om verder te gaan in het Geusselpark. Hier is nieuw vastgoed gepland met de voorzijde georiënteerd op de laan. Hierdoor is het mogelijk een overgang te realiseren tussen de typen bebouwing aan de Parklaan en stadsentree de Geusselt. De Parklaan fungeert hier als ritssluiting die de verschillen in blokmaat en richting van het stedelijk weefsel ten westen en ten oosten van de Parklaan in de nieuwbouw opvangt. Hierdoor lopen Oost-Westverbindingen ook ruimtelijk door en worden de groene ruimten in Wittevrouwenveld en Wyckerpoort sterk verweven, met de Parklaan als centrale ruimte. Dit zal een impuls zijn voor de stedelijke ontwikkeling in Wittevrouwenveld en Wyckerpoort.



Wittevrouwenveld

5.3 Deelgebied 4: Stadsentree Europaplein

Het verkeerslandschap bij Europaplein wordt gekarakteriseerd door flauwe taluds die de verschillende rijbanen op glooiende wijze met elkaar verbinden. In deze groene zones zijn bomen in strakke rasters geplant. De automobilist die om de bocht rijdt, ervaart door dit raster de beweging nog sterker.



Inrichtingsschets Stadsentree Europaplein met mogelijke ontwikkelingen in de omgeving

Vanuit het zuiden gezien is de John F. Kennedysingel een soort balkon van de stad. Naar het noorden sluit het terrein glooiend aan op het bestaande niveau. Vooral vanuit de Parklaan gezien, wordt de afbuiging door het omhooglopende terrein visueel ondersteund.

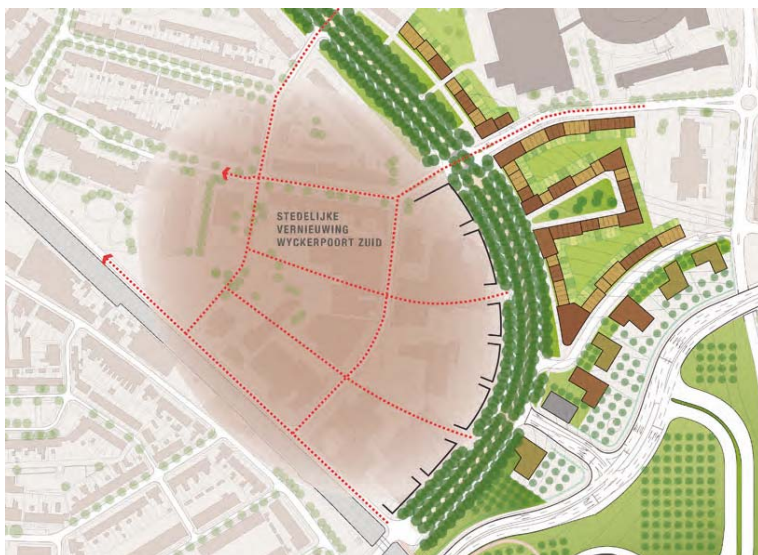
Op de hoek staat een 60 meter hoge woontoren die vanuit de verte te zien is. Dit is de tegenhanger van de woontoren bij de noordelijke stadsentree. Door twee vergelijkbare volumes te maken wordt de Parklaan aan noord- en zuidzijde beëindigd en zullen beide entrees als een twee-eenheid ervaren worden. De toren heeft als basement een gedifferentieerd bouwblok. Samen met het nieuwe vastgoed tussen de John F. Kennedysingel en de Parklaan vormt dit een heldere rand van de stad.

Stad en landschapsplan



Impressie Europaplein

5.3.1 Wyckerpoort Zuid

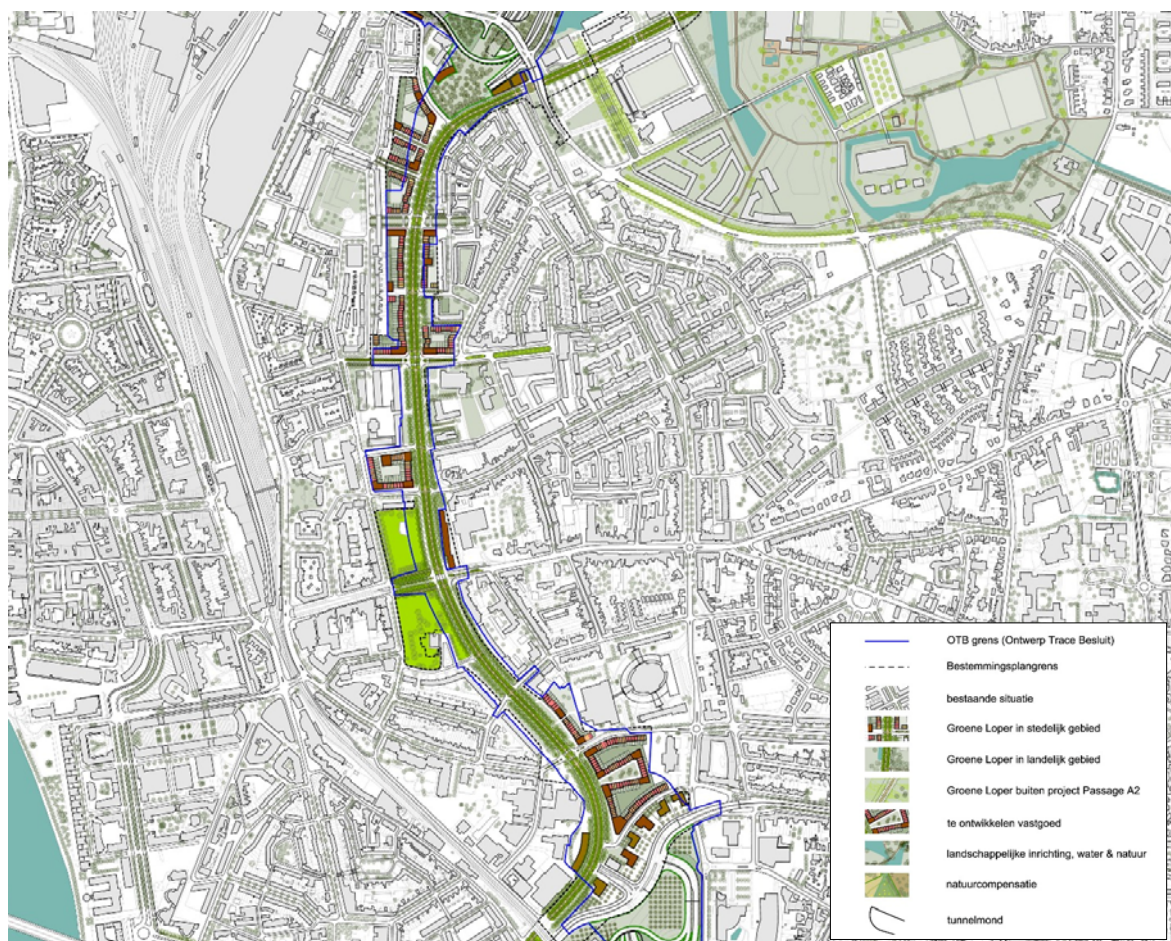


Binnen het plan wordt een bedrijfsruimte gerealiseerd aan de binnenbocht van de Parklaan. Het bestaande bedrijventerrein biedt meer kansen voor nieuwe ontwikkeling. Langs de Groene Loper ontstaat een nieuw adres waarnaartoe bedrijven of andere functies een – stedelijk – gezicht zullen ontwikkelen. Nieuwe verbindingroutes kunnen deze wijk een betere aansluiting op de stadsstructuur geven.

Stad en landschapsplan

5.4 Deelgebied 3: Parklaan

De vormgeving van de Parklaan is geënt op de bestaande lanen en singelmilieus in Maastricht. Kenmerkend hiervoor is een zekere kleinschaligheid en afwisseling in gebruik, bebouwingstype en gevelbeeld. Uitgangspunt bij de planvorming is niet het zoeken van grote contrasten met de directe omgeving maar het hechten van het oostelijk stadsdeel. Het is juist de differentiatie in bebouwing die een homogeen totaalbeeld oplevert. Hierdoor wordt de nieuwe Parklaan een vanzelfsprekende voorzetting van het stedelijk weefsel in het vocabulaire van Maastricht en geen op zichzelf staand element in de stad.



Inrichtingsschets Parklaan met mogelijke ontwikkelingen in de omgeving

5.4.1 Openbare ruimte

De Parklaan vormt de doorlopende openbare ruimte in Noord-Zuid richting. Het karakter van de Parklaan in stedelijk gebied is te omschrijven als: groen, langgerekt, intiem en ingericht op gebruik door langzaam verkeer. Doordat de Parklaan een bescheiden breedte heeft en ze een groene inrichting krijgt vormt ze nóg minder een verkeersader en nog meer een verblijfsruimte. De Parklaan is dan ook vormgegeven om juist niet een nieuwe barrière te zijn, maar een verbindend element dat naadloos past in de bestaande omgeving.

Stad en landschapsplan



Impressie indeling Parklaan

De Parklaan is ontworpen als een lange doorgaande lindelaan met een parkachtig karakter. Het centrale hoofdpad is de leidraad voor het maaiveldontwerp en bestaat uit een breed pad van Gravier d'Or geflankeerd door dubbele, verspringende rijen lindebomen in het gras. Voor de veiligheid voor fietsers en wandelaars wordt een onderscheid gemaakt tussen twee snelheden in het voortbewegen: een strook van twee meter is voor lage snelheden - wandelaars en 'dromers' – en de andere vier meter is toegewezen aan fietsers, joggers en ruiters. Als scheiding loopt in het loopvlak van het Gravier d'Or over de hele lengte een band. Het Gravier d'Or geeft De Groen Loper samen met de vormgeving van lampen, banken en wegaccessoires de allure van een echte 'promenade plantée'.



Impressie Parklaan

De kruispunten met het autoverkeer zijn bijzonder vormgegeven: Een middengeleider met vier bomen versterkt het doorgaande groene karakter van de Parklaan. Voor auto's in de dwarsrichting geeft een materiaalwisseling drempelwerking: de rijbanen op de Parklaan zijn van asfalt, de oversteekpunten zijn afgewerkt met graniet-cobblestones. In het verlengde van de groenstroken worden ruwe cobblestones toegepast die het hoogteverschil overbruggen. In het verlengde van de fiets- en wandelpad zijn deze stenen vlak gezaagd zodat een effen loopvlak ontstaat.

Stad en landschapsplan

De inrichting van de verblijfsgebieden haaks op de Groene Loper en de inrichting van parkeerhoven wordt afgestemd met de uiteindelijke architectuur en de aangrenzende terreinen. Hierbij speelt naast esthetiek ook sociale veiligheid een expliciete en belangrijke rol.

5.4.2 Architectuur en vastgoed

Net zoals bij stedelijke ruimte past bij het intieme karakter van de stad Maastricht geen extreem, afwijkend, architectuurbeeld. Het vastgoed dat aan weerszijde van de Parklaan gerealiseerd wordt sluit in architectuur en verkaveling aan op het bestaande stedelijk weefsel aan weerszijde van de laan. Hierdoor wordt het effect voorkomen dat de nieuwe ontwikkelingen een autonoom object in de stad gaan vormen en er juist niet 'geheeld' wordt. In wezen maakt de nieuwe bebouwing áf wat er al is en zal de indruk wekken door de jaren heen organisch ontstaan te zijn.



Impressie overgang bestaande en nieuwe bebouwing

Ten aanzien van de architectuur van het vastgoed geldt dat de “natuurlijke” overgang tussen nieuwbouw en bestaande bouw nagestreefd wordt door een geregisseerde variatie in gebouwtype en architectuur. Aangezien meer dan de helft van de bebouwing langs de Parklaan straks uit bestaande bouw zal bestaan, lijkt het realiseren van eenduidig straatbeeld door het gebruik van variatie op gebouwniveau een kansrijk stedenbouwkundig principe om een natuurlijke overgang naar de omgeving te kunnen realiseren.

5.4.3 Variatie in eenheid

Deze geregisseerde variatie zal een homogeen eindbeeld opleveren en de bestaande bebouwing in zich opnemen. Er is gekozen voor een baksteenarchitectuur om duurzaam te kunnen bouwen en veel variatie te kunnen toepassen binnen één materiaalsoort.

Aan de laan komen woningen die variëren in bouwhoogte en -breedte, kapvorm, architectuur, reliëf in de gevelwanden, toepassing van voortuinen, erkers en parkeeroplossingen.



Impressie eenheid door variatie ter plaatse van hoekoplossing

Grondgebonden en beneden- en bovenwoningen wisselen elkaar in het bouwblok af. Op hoeken en bijzondere plekken zijn appartementen geprojecteerd. Op straathoeken ligt de voorgevel van de bouwblokken aan de laanzijde 1 tot 2 m naar voren. Langs de tussengelegen rooilijn springen de voorgevels terug. Zo kunnen langs de laan af en toe voortuinen komen en wordt de overgang van openbaar gebied naar privé terrein op vriendelijke wijze overbrugd.

5.4.4 Nieuw vastgoed: oriëntatie en ontsluiting

Het nieuwe vastgoed langs de Parklaan is met de voorzijde op de Parklaan georiënteerd. Dit betekent dat entrees en de representatieve voorzijde aan de de Groen Loper liggen. Het parkeren voor het wonen vindt grotendeels plaats op privé terrein, waarbij de blokken voor het parkeren ontsloten worden vanaf de Oost-West verbindigen dwars op de Groene Loper. In het plan is een mix geschetst van parkeren per kavel, parkeerpockets en (half-)verdiepte parkeerdekken. Aan de binnenzijde van de blokken is een groot deel van het parkeren efficiënt en uit het zicht vanaf de openbare ruimte opgelost.

Hiervoor is een drietal oplossingen onderzocht:

- De achterstraat;
- De parkeerhof op een kavel;
- Parkeren inpandig in de woning (drive in)

Deze parkeeroplossingen worden per blok gevarieerd toegepast. Gezien de variatie in kaveldiepten, bebouwingstype en architectuur. De parkeervraag gerelateerd aan de woningen wordt gedeeltelijk in de openbare ruimte opgelost en gedeeltelijk op eigen (binnen)terrein. Langs de Parklaan komen aan beide zijden van de rijbaan langspaarkeervakken aan de zijde van de woningen.

Stad en landschapsplan



Principeprofiel van de Avenue2: de parkeervakken liggen op gelijke hoogte met het trottoir. De langsparkeervakken zijn uitgevoerd in klinkers

In de parkeerbalans is rekening gehouden met de woningen en voorzieningen die net buiten de projectgrenzen vallen, maar wel langs de Parklaan liggen, zoals bijvoorbeeld de supermarkt en de appartementen ten noorden van de aansluiting met de Scharnerweg. De parkeerruimte langs de Parklaan die langs deze woningen en voorzieningen ligt, is niet meegeteld in de beschikbare parkeerruimte voor de nieuwe vastgoedontwikkelingen. Op deze manier zorgen de nieuwe ontwikkelingen niet voor extra parkeerdruk in de bestaande omgeving.

Er wordt op verschillende wijzen geparkeerd rond de Parklaan:

- Gereguleerd parkeren langs de Parklaan en de zijstraten binnen de projectgrenzen.
- Besloten parkeren voor bewoners op de binnenterreinen.
- Parkeren op eigen terrein (oprit/garage) voor bewoners.
- Parkeergarages en (besloten) binnenterreinen voor de kantoren.

Uitgangspunt bij de parkeerbalans is dat elk vastgoedcluster voorziet in voldoende parkeerplaatsen binnen 300 m. Uitgaande van een parkeerbehoefte van in totaal circa 1680 parkeerplaatsen voor het beoogde vastgoedprogramma en de mogelijkheid om ongeveer 230 parkeerplaatsen in de openbare ruimte toe te passen, zijn er op de binnenterreinen, de parkeergarages of op eigen terrein 1450 parkeerplaatsen nodig.

Het vastgoed haaks op de Groene Loper is georiënteerd op de Oost-West verbindingen. Deze hebben in het noordelijk deel van het plangebied een groen karakter met laanbeplanting aansluitend op de Groene Loper. In het zuidelijk deel is de ruimte in de profielen beperkter en is het karakter dan ook stedelijker.

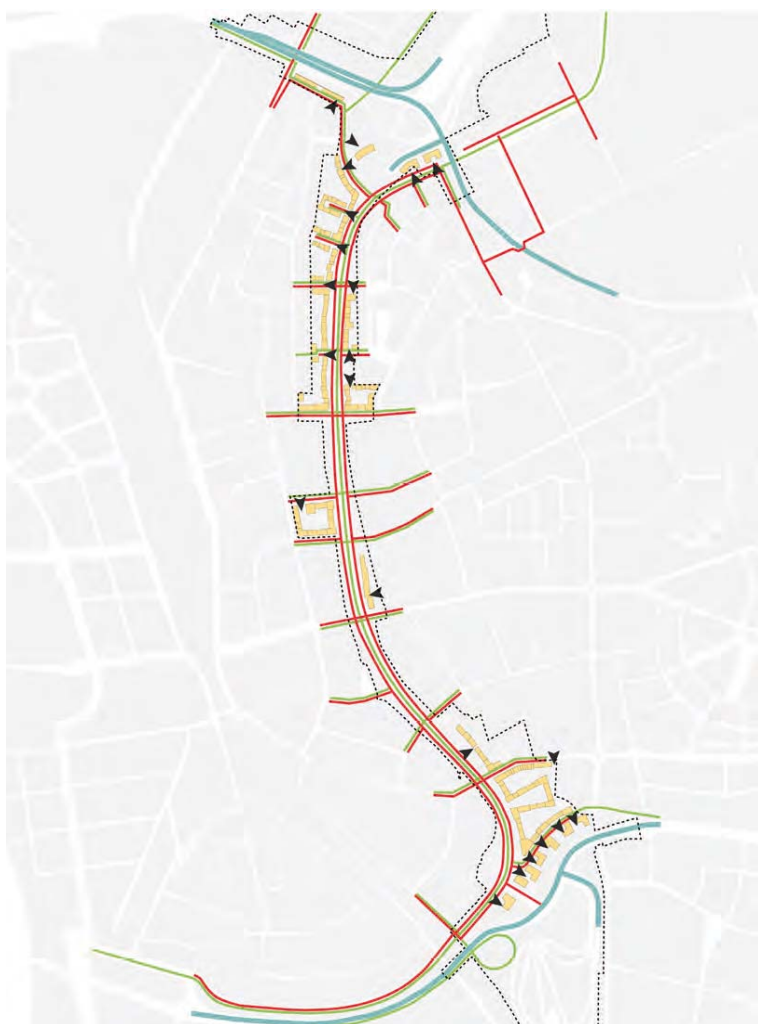
Stad en landschapsplan

Het commercieel vastgoed - hoofdzakelijk kantoren nabij De Geusselt en in de zone direct ten noorden van het nieuwe Europaplein - wordt ontsloten via de laan en voorziet door (deels ondergrondse) parkeergarages geheel in de eigen parkeerbehoefte. Voordeel is dat de gevestigde bedrijven één voorkant, één 'adres' aan de laan krijgen voor alle klanten en personeel.

Op deze manier wordt voldaan aan de eis een levendig en sociaal veilige openbare ruimte te realiseren.



Impressie oriëntatie woningen op de Parklaan



Ontsluiting nieuw vastgoed

5.4.5 Vastgoedprogramma

Aan de hand van de hiervoor geschetste thema's wordt een mix van gebouwtypen in ontspannen stedelijke blokken gerealiseerd. Dit streefbeeld is de referentie voor een flexibele strategie waarin per bouwjaar de vraag uit de woning- en bedrijfsmarkt beantwoord kan worden.

Het vastgoedprogramma is afgestemd op de woning- en vastgoedmarkt in Maastricht en omgeving, heeft een aanbod dat hier op aansluit. Omdat de uitvoering van het plan een lange scope heeft én Maastricht zelf vernieuwt, biedt het plan flexibiliteit in de invulling. Dat krijgt vorm door bijvoorbeeld in bouwblokken de mogelijkheid te creëren bij een woning op de begane grond een kantoor te starten of - aan de hoofdroutes tussen oost en west - een winkel. Zowel grondgebonden woningen als appartementen, soms boven kleinschalige studio's en dienstverlening, vormen de bebouwingstypen aan de Parklaan.

Woningbouw

Passend in de stedelijke setting ligt het accent in de woondifferentiatie op appartementengebouwen. Ook vanuit stedenbouwkundig standpunt is dit wenselijk. De ruimte die het programma van Eisen biedt wordt hiervoor geheel benut: circa 650 appartementen.

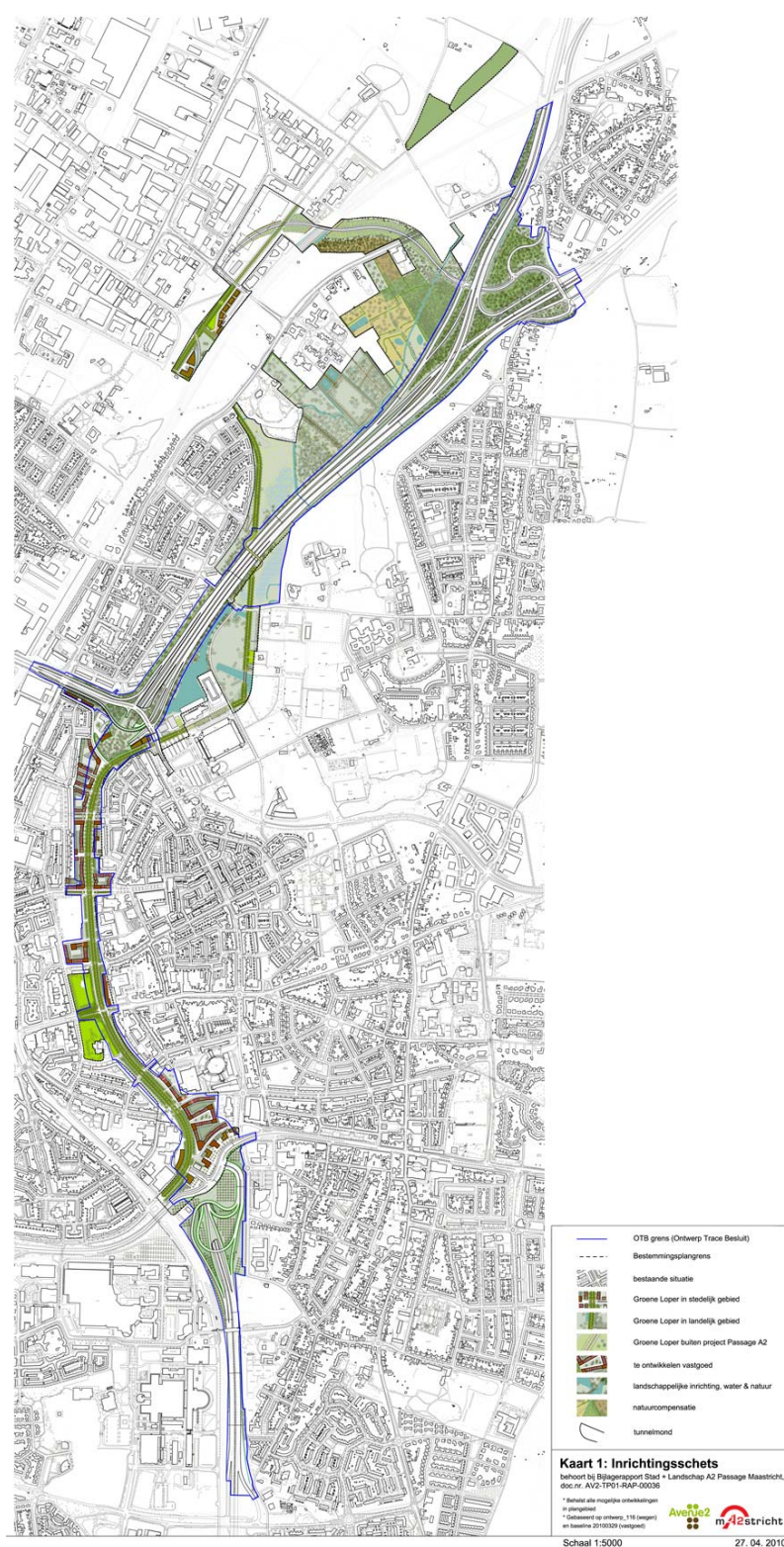
Een groot bijkomend voordeel van de keuze voor een gestapelde tunnel is dat de Gemeenteflat Behouden kan blijven. De appartementen in de Gemeenteflat worden gerenoveerd, zodat ze enkele jaren na de start van het project weer beschikbaar komen.

Commercieel vastgoed

Marktonderzoek leidde tot het inzicht dat de markt voor kantoren in Maastricht-Oost.

Stad en landschapsplan

een specifiek karakter heeft. Dit was aanleiding om het commercieel vastgoed te concentreren rond de beide stadsentrees. Hier zijn eenheden gepland van van $\pm 2.500 - 3.000 \text{ m}^2$. Hiermee wordt voldaan aan het gemeentelijke beleid in de vorm van *Maastricht Mosaïek 2030* en *Actualisatie 2008* dat stelt dat voor de kantorenmarkt grootschalige toevoegingen niet wenselijk zijn



Inrichtingsschets alle mogelijke ontwikkelingen in het plangebied

6 Samenvatting

6.1 Uitgangspunten

Als doel voor stedelijke vernieuwing dat na ondertunneling van de A2-passage Maastricht voor Wyckerpoort en Wittevrouwenveld nieuwe kansen ontstaan voor de ontwikkeling van een meer samenhangend stedelijk gebied. De Groene Loper dient niet alleen de barrièrewerking van de huidige A2 wegneemt, maar dat de mogelijkheid aangegrepen wordt om Maastricht Oost op stedenbouwkundig vlak te “helen”.

Voor het landschappelijk deel van het plangebied kan als hoofddoel worden geformuleerd dat het huidige groene karakter behouden en versterkt wordt en dat het gebied een betere verbinding krijgt met de stad. De cultuurhistorische waarde van de Landgoederenzone dient hierbij gerespecteerd en beter benut te worden. Op ecologisch vlak geldt “ontsnippering” hier als voornaamste doel. Hierin speelt de gewenste vernatting van het gebied een belangrijke rol.

Het Projectbureau A2 Maastricht heeft in het *Programma van Eisen* en de *Ambitienota* de uitgangspunten (eisen en wensen) voor het project A2 Maastricht geformuleerd. De volgende eisen heeft zij als “topeisen” voor het project geformuleerd:

1. Integraal Plan voor infrastructuur en vastgoedontwikkeling;
2. verbetering doorstroming A2;
3. verbeteren bereikbaarheid Maastricht en omgeving;
4. verbeteren leefklimaat in buurten langs A2-passage;
5. verbeteren verkeersveiligheid in buurten langs A2-passage;
6. wegnemen barrièrewerking A2-passage;
7. stedelijke vernieuwing en vastgoedontwikkeling;
8. situatie tijdens de bouw en bestaande functionaliteiten;
9. situatie tijdens de bouw en bereikbaarheid;
10. situatie tijdens de bouw en leefbaarheid.
11. Onderhoudbaar met gebruikelijke methoden
12. Levensduur op basis van minimale life cycle kosten

Naast de hiervoor gegeven eisen gelden tevens aanvullende ambities of wensen ten aanzien van de stedenbouwkundige en landschappelijke kwaliteit. Deze vertaling van deze meer specifieke wensen in het project A2 Passage Maastricht wordt, voor wat betreft de landschappelijke en stedenbouwkundige aspecten hiervan toegelicht bij de beschrijving van de deelgebieden.

Gezien de stedelijke en landschappelijke kenmerken wordt voor de planbeschrijving een onderverdeling gemaakt naar drie deelgebieden:

- Deelgebied 1: Landschap; Landgoederenzone
- Deelgebied 2: Noordelijke stadsentree; De Geusselt
- Deelgebied 3: Stedelijk gebied; De Parklaan
- Deelgebied 4: Zuidelijke stadsentree; Europaplein

6.2 Planconcept

De Groene Loper zal de groene, verbindende as van Maastricht Oost worden in de vorm van een stedelijke laan aansluitend op de singels- en lanenstructuur van Maastricht. Zij vormt de verbindende route tussen stad en landschap. In het noorden gaat de Groene Loper ter hoogte van De Geusselt over van een stedelijke laan naar een langzaamverkeersroute die doorloopt in de Landgoederenzone. Hiermee wordt dit waardevolle buitengebied met het centrum van Maastricht verbonden, en wordt tegemoet gekomen aan de wens het recreatieve netwerk en de identiteit van de Landgoederenzone te versterken.

Stad en landschapsplan

Behalve de aansluiting op de ruimtelijke hoofdstructuur van Maastricht biedt de ondertunneling de kans om een nieuwe centrale ruimte in de stad te introduceren, die de wijken ten oosten en ten westen hiervan met elkaar verbindt in plaats van elkaar scheidt. De vastgoedontwikkeling aan deze ruimte wordt gebruikt om het stedelijk weefsel van Maastricht Oost weer aaneen te hechten. Hierdoor wordt voldaan aan de eis ten aanzien van verbetering van het leefklimaat langs de A2, en het wegnemen van de barrièrewerking van de huidige snelweg. Hiermee wordt tevens vormgegeven aan de eis van stedelijke vernieuwing en vastgoedontwikkeling.

In de omgeving van het plan speelt een aantal ontwikkelingen waarmee synergie-effecten mogelijk zijn. De herontwikkeling van de Vogelaarwijken is door gemeente en corporaties al ter hand genomen en heeft onmiskenbaar een sterke wisselwerking met het project A2 Maastricht. Tussen de Landgoederenzone en Oost werkt de gemeente Maastricht aan de herontwikkeling van het Geusselpark.

Snelwegsysteem

In het rapport 'A2 Visie op de weg' wordt het totaalconcept en de werkwijze voor het hele A2-traject van Amsterdam tot de grens met België beschreven. De opgave is om het traject A2 Maastricht enerzijds onderdeel te maken van de totale route, en om anderzijds de landschappelijke ligging aan te grijpen 'trajectverbijzondering'. De locatie specifieke kenmerken van het landschap en het stedelijk gebied vormen hierbij het belangrijkste onderscheid met de rest van het A2-route.

De nieuwe A2 wordt zoveel mogelijk gerealiseerd binnen het bestaande profiel. De relatie met de landschappelijke hoofdstructuur blijft dan ook ongewijzigd. De aanleg van het nieuwe tracé betekent wel dat taluds, bermen en onderhoudsstroken ten behoeve hiervan nieuw aangelegd dienen te worden. Dit betekent dat maatwerk noodzakelijk is om aantasting van de landschappelijk waardevolle gebieden te voorkomen. Plaatselijk zal het effect optreden dat de randen van waardevolle gebieden geraakt worden door het talud, bermsloot of onderhoudsstrook van het snelwegprofiel. Hier worden zoveel mogelijk compacte oplossingen toegepast om dit te voorkomen.

Het A2 tracé dient de aanwezige landschappelijke kwaliteit beter ervaarbaar te maken en hier zoveel mogelijk onderdeel van te zijn. Daarom is gekozen voor het ontwerp principe dat de ruimte om het utilitair profiel heen (bermen en taluds) zoveel mogelijk onderdeel te laten zijn van het aangrenzende landschap. Ten aanzien van de aan te leggen kunstwerken is gezocht naar de elegantie van lijnen en vlakken, een duurzame materialisering en eenheid in oplossingen waardoor rust ontstaat. Een doelmatige vormgeving heeft bovendien als voordeel dat onderhoudskosten laag kunnen blijven.

6.3 Beschrijving deelgebieden

6.3.1 Landgoederenzone

De wensen voor de ontwikkeling van de Landgoederenzone betreffen:

- Versterking van de groene identiteit
- Versterking van het recreatieve netwerk tussen het Geusselpark en de Landgoederenzone
- Versterking van het ecologisch netwerk
- Versterking van het watersysteem

De wensen zijn als volgt vertaald in het project A2 Passage Maastricht:

De drager van de groene identiteit van de Landgoederenzone is de lanenstructuur. De lanenstructuur wordt in het plan versterkt, en oude lanen worden hersteld. Binnen dit raamwerk van lanen worden diverse bosmilieus aangelegd. De wens tot versterking van het recreatieve netwerk wordt in het plan bewerkstelligd door het doortrekken van de Parklaan naar de Landgoederenzone via het Geusselpark;

Twee elementen van het groene raamwerk als benoemd in de Gemeentelijke Structuurschets Noordoost zijn in dit kader van belang:

Ontsnippering: onder andere door het aanleggen van recreatieve en waterverbindingen

Vernatting: het verbeteren van het (natuurlijk) watersysteem

Het watersysteem wordt dan ook versterkt.

Stad en landschapsplan

De wensen voor de afbouw van het bedrijventerrein Beatrixhaven betreffen:

- Presentatie van het bedrijventerrein naar de nieuwe entree en het spoor.
- Verbinding tussen de Hoekerweg en de Galjoenweg.
- Realisering van een Park & Ride-voorziening, gekoppeld aan de lightrail-halte.
- Doortrekking van de Beukenlaan naar het zuiden en verbetering van de langzaam verkeersverbinding Beukenlaan – Jeruzalemweg.
- Verbetering ontsluiting Hogere Hotelschool (landgoed Bethlehem).

Nieuw vastgoed is geprojecteerd tussen het bestaande bedrijventerrein en het spoor, ter hoogte van het toekomstig te realiseren light rail station. Het station zelf zal op korte termijn worden gerealiseerd en maakt geen onderdeel uit van dit plan. De gebouwen dragen bij aan het nieuwe 'gezicht' van bedrijventerrein Beatrixhaven en hebben een dubbele oriëntatie: naar het westen op de mogelijk te realiseren Groene Loper en naar het oosten op het spoor. De parkeerterreinen van de kavels bevinden zich aan de spoorzijde. Hierdoor kan de nieuwbouw zich optimaal presenteren aan de Groene Loper. Aan de noordwest zijde van de Groene Loper wordt een P+R voorziening gerealiseerd. Deze valt buiten de scope van dit plan. De Beukenlaan wordt als onderdeel van de vastgoedontwikkeling gepland, maar valt buiten de scope van dit project. Hiermee wordt aan bovenstaande wensen voldaan.

6.3.2 Stadsentree De Geusselt

De wensen voor het vormgeven van het knooppunt De Geusselt als noordelijke stadsentree betreffen:

- Duidelijk herkenbaar entreeplein gericht op de A2 en het Geusselpark.
- Samenhangend stadsfront aansluitend op de bestaande plannen rond het stadion.
- Ligging van de tunnelmond in relatie tot bestaande en nieuw te realiseren bebouwing.
- Toekomstwaarde randbebouwing en oriëntatie woonbuurt Nazareth.
- Voetgangersverbinding Nazareth – Geusselpark.
- Verblijfskwaliteit op maaiveld.

In het project A2 Passage Maastricht hebben deze wensen op de volgende wijze vormgekregen; Stadsentree De Geusselt vormt de overgang tussen stad en Landgoederenzone. Het gebied vormt ruimtelijk de verbindende schakel tussen de grootschalige objectmatige bebouwing rond stadion De Geusselt en de relatief kleinschalige, stadse invullingen langs de Parklaan. De Geusselt vormt voor de automobilist de noordelijke entree tot de stad. Ook vindt hier de overgang plaats tussen het stedelijk deel van de Groene Loper (de Parklaan) en het landschappelijke deel; Uitgangspunt voor het ontwerp is een verkeersknoop ingepakt in een sterke topografie. Een tot tien meter boven maaiveld oplopende heuvel, dicht beplant met rijzige populieren geeft deze plek een onverwacht karakter: in plaats van een verkeersplein heeft de automobilist het gevoel in een beboste heuvel te duiken.

6.3.3 Stadsentree Europaplein

De wensen voor het vormgeven van het knooppunt Europaplein als zuidelijke stadsentree betreffen:

- Duidelijk herkenbaar entreeplein.
- Ligging van de tunnelmond ter hoogte van de J.F. Kennedysingel.
- Versterking contrast stad (ten noorden van de J.F. Kennedysingel) en (verkeers)landschap (ten zuiden daarvan).

De wensen hebben geleid tot een verkeerslandschap rond de Zuidelijke stadsentree Europaplein, dat wordt gekarakteriseerd door flauwe taluds die de verschillende rijbanen op glooiende wijze met elkaar verbinden. In deze groene zones zijn bomen in strakke rasters geplant. De automobilist die om de bocht rijdt, ervaart door dit raster de beweging nog sterker.

6.3.4 De Parklaan

De wensen voor (het gebied rond) de Stadsboulevard betreffen:

- Ruimtelijke en functionele integratie van de buurten Wyckerpoort en Wittevrouwenveld
- Het groene karakter van de Stadsboulevard
- Bebouwingsbeeld langs de Stadsboulevard dat aansluit op de achterliggende buurten en zoveel mogelijk levendigheid biedt naar de boulevard

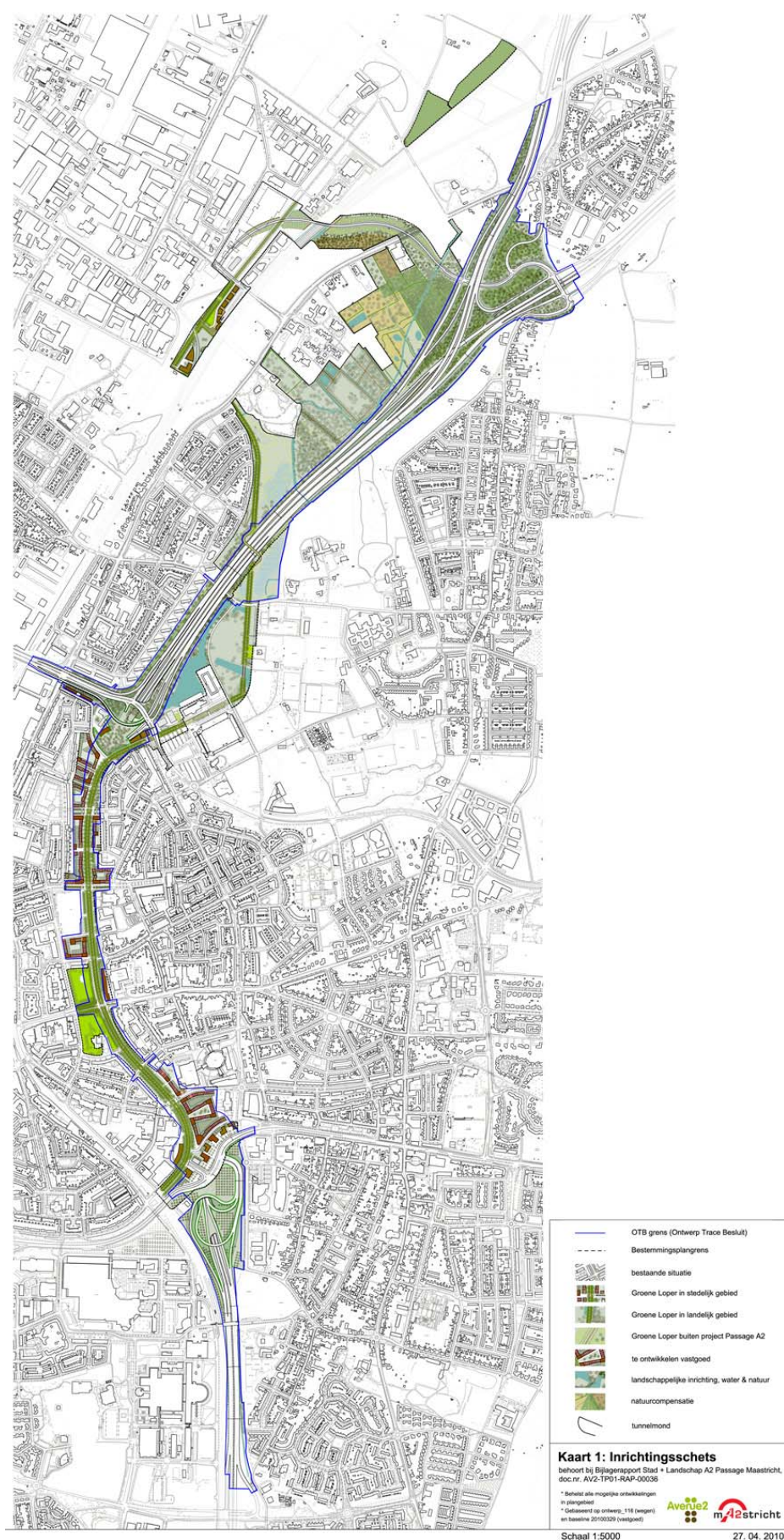
Stad en landschapsplan

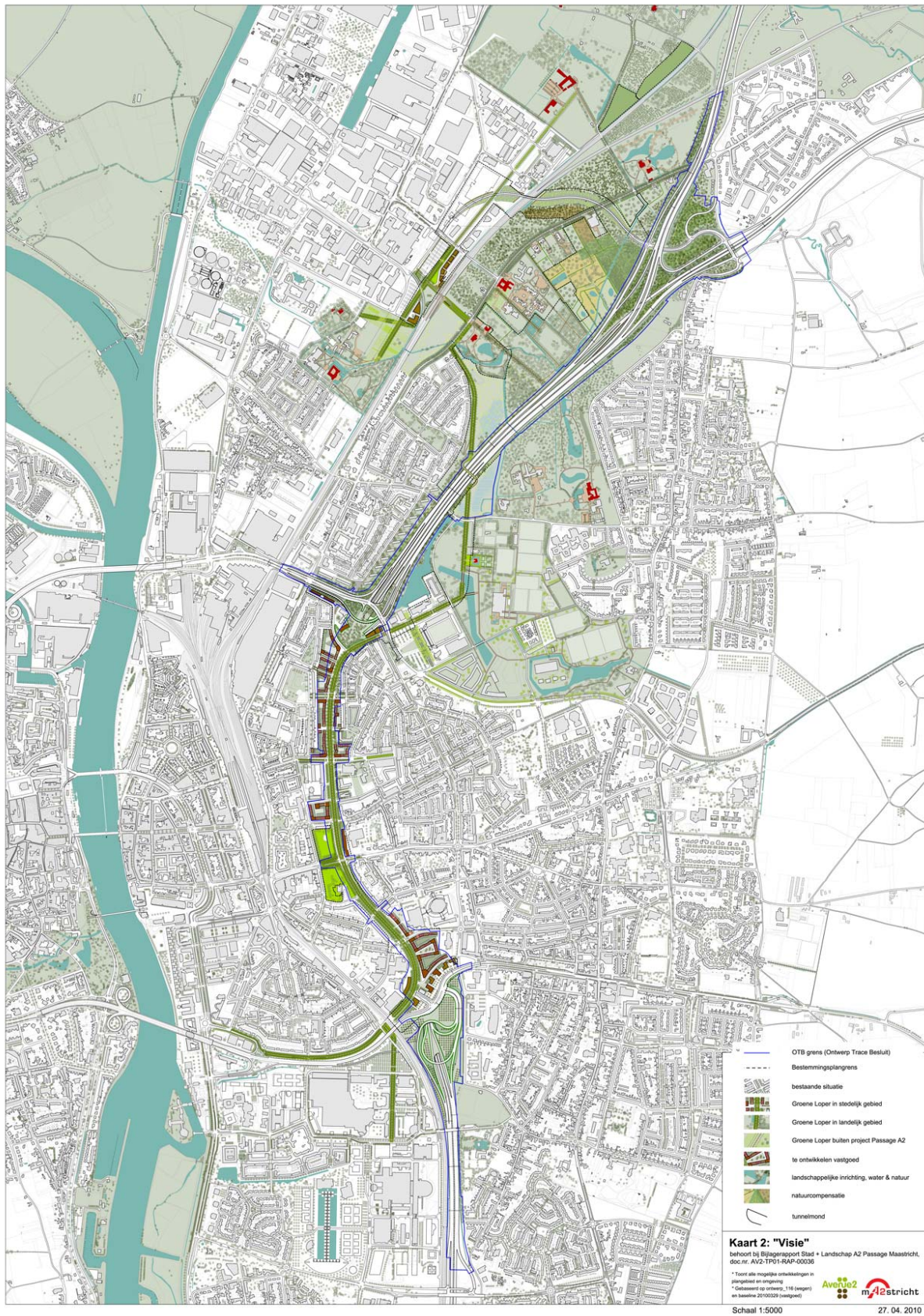
- Respect voor en waar mogelijk behoud van monumenten en overige cultuurhistorisch belangrijke gebouwen en ensembles
- Een verkeersbelasting die beduidend lager ligt dan 20.000 motorvoertuigen per etmaal

De vormgeving van de Parklaan is geënt op de bestaande lanen en singelmilieus in Maastricht. Kenmerkend hiervoor is een zekere kleinschaligheid en afwisseling in gebruik, bebouwingstype en gevelbeeld en het groene karakter van de openbare ruimte. Uitgangspunt bij de planvorming is niet het zoeken van grote contrasten met de directe omgeving maar het hechten van het oostelijk stadsdeel. Het is juist de differentiatie in bebouwing die een homogeen totaalbeeld oplevert. Hierdoor wordt de nieuwe Parklaan een vanzelfsprekende voorzetting van het stedelijk weefsel in het vocabulaire van Maastricht en geen zelfstandig contrasterend element. Cultuurhistorische waardevolle gebouwen zijn opgenomen in de planvorming en blijven voor de toekomst behouden.

Bijlage 1 Plankaarten inrichtingsschets

Stad en landschapsplan





Bijlage 2 Geraadpleegde bronnen

De volgende bronnen zijn gebruikt voor het opstellen van dit rapport:

Specialistisch Rapport Stad en Landschap, dialoogronde IV april 2009

De geraadpleegde bronnen voor het specialistisch rapport liggen ook aan de basis van dit bijlagerapport.

Ten opzichte van april 2009 zijn de volgende bronnen toegevoegd:

Wijkontwikkelingsplan Limmel/Nazareth, maart 2010

Wijkontwikkelingsplan Wittevrouwenveld/Wijckerpoort maart 2010

Fietsplan Maastricht september 2009

Achterliggende bronnen;

- *Humblé, Fred, Architectuurkaart Maastricht 1895 – 1995; uitgave: Stichting Topos 1997.*
- *Meurs, Paul, Laura. Voerman en Johanna van Doorn, Noordoost, cultuurhistorische verkenning Limmel, Nazareth, Wijckerpoort en Wittevrouwenveld, februari 2008;*
- *Welstandsnota Gemeente Maastricht gebiedsgericht deel (www.maastricht.nl);*
- *Dataroom Projectbureau A2 Maastricht.*

Bijlage 3 Vigerend ruimtelijk beleid

Deze bijlage bevat een visie op het beleidskader waarbinnen het project wordt ontwikkeld. De belangrijkste wetten en regels die ruimtelijk relevant zijn passeren de revue en gevolgen voor het project worden kort benoemd.

Algemeen ruimtelijk beleid

Rijk: Nota Mobiliteit

De Nota Mobiliteit van het ministerie van Verkeer en Waterstaat (VenW) geeft de hoofdlijnen van het nationale verkeers- en vervoersbeleid voor de komende decennia. Centraal staat dat mobiliteit een noodzakelijke voorwaarde is voor economische en sociale ontwikkeling.

Vanuit het nationaal economisch perspectief is het van belang het knelpunt Maastricht, als onderdeel van de triple-A-verbindingen, op te lossen. De triple-A-verbindingen vormen een belangrijk onderdeel van de Beleidsnotitie Gebiedsgerichte Economische Perspectieven. Nota Mobiliteit heeft de status van Planologische Kernbeslissing (PKB) naast de Nota Ruimte.

Rijk: Nota Ruimte

Hoofddoel van het nationaal ruimtelijk beleid is ruimte scheppen voor de verschillende ruimtevragende functies op het beperkte oppervlak dat in Nederland ter beschikking staat. Het Rijk wil daarbij strategisch op hoofdlijnen sturen. De centrale overheden krijgen meer ruimte om – daarbinnen – hun eigen weg te gaan. Een nadere uitwerking van het rijksbeleid is bijvoorbeeld het Provinciaal Omgevingsplan Limburg (POL; zie hierna).

De Nota Ruimte heeft vier algemene doelen:

- versterking van de Nederlandse economie en concurrentiepositie;
- bevordering van krachtige steden en een vitaal platteland;
- waarborging en ontwikkeling van belangrijke (inter)nationale ruimtelijke waarden;
- waarborging van de veiligheid.

Voor Projectbureau A2 Maastricht spelen binnen (het specialistisch rapport) Stad en Landschap vooral de inrichting van stad en landschap en de plaats van water een rol.

Nationale ruimtelijke hoofdstructuur: economie, infrastructuur, verstedelijking

De nationale ruimtelijke hoofdstructuur omvat gebieden en netwerken, die voor de ruimtelijke structuur en het functioneren van Nederland van grote betekenis zijn. Maastricht maakt deel uit van een van de zogenaamde economische kerngebieden (zie kaart A1).

Nationale ruimtelijke hoofdstructuur: water, natuur, landschap

De nationale ruimtelijke hoofdstructuur omvat gebieden en netwerken, die voor de ruimtelijke structuur en het functioneren van Nederland van grote betekenis zijn. Het nationaal ruimtelijk beleid voor water en groene ruimte richt zich op borging en ontwikkeling van natuurwaarden, van landschappelijke kwaliteit en van bijzondere, ook internationaal erkende, landschappelijke en cultuurhistorische waarden. Deze zijn uitgewerkt in nationale landschappen. Ten oosten van Maastricht bevindt zich bijvoorbeeld een nationaal landschap.

Rijk: nationale landschappen

De Nota Ruimte omschrijft nationale landschappen als 'gebieden met internationaal zeldzame of unieke en nationaal kenmerkende landschapskwaliteiten, en in samenhang daarmee bijzondere natuurlijke en recreatieve kwaliteiten.' Landschappelijke, cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten van nationale landschappen moeten behouden blijven, duurzaam beheerd en waar mogelijk worden versterkt.

Binnen nationale landschappen is daarom 'behoud door ontwikkeling' het uitgangspunt voor het ruimtelijk beleid. De landschappelijke kwaliteiten zijn medesturend voor de wijze waarop de gebiedsontwikkeling plaatsvindt. Uitgangspunt is dat de nationale landschappen zich sociaal-economisch voldoende moeten kunnen ontwikkelen, terwijl de bijzondere kwaliteiten van het gebied worden behouden of worden versterkt.

Stad en landschapsplan

De globale begrenzing van de nationale landschappen is weergegeven op kaart 7 van de nota Ruimte. Provincies nemen, op basis van de globale begrenzing op deze PKB-kaart, een gedetailleerde begrenzing van de nationale landschappen op in hun streekplannen. Daarin werken zij de per nationaal landschap benoemde kernkwaliteiten uit. Deze zijn leidend voor de ruimtelijke ontwikkeling.

Provincie: Provinciaal Omgevingsplan Limburg (POL)

In het Provinciaal Omgevingsplan Limburg zijn het streekplan, het provinciaal milieubeleidsplan, het waterhuishoudingsplan, het verkeers- en vervoersplan en het grondstoffenplan geïntegreerd. Tevens bevat het POL een economisch beleidskader op hoofdlijnen (fysieke elementen) en een welzijnsplan op hoofdlijnen (fysieke aspecten van zorg, cultuur en sociale ontwikkeling). POL zelf kan ook al beschouwd worden als structuurvisie die door provincies opgesteld moet worden op grond van de wetsvoorstellen voor nieuwe ruimtelijke wetgeving (en mogelijk ook op grond van nieuwe milieu- en waterwetgeving) in de toekomst.

In de POL-kaart is de begrenzing van het nationaal landschap uitgewerkt. Tevens maakt de provincie afspraken met gemeentes en andere partijen over de wijze waarop de provinciale plannen doorwerken, bijvoorbeeld in bestemmingsplannen. Sectorale doelstellingen uit het POL zijn hierna per thema genoteerd.

Relevant beleid Landschap en omgeving

Rijk: Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO)

Het MJPO is een uitwerking van het nationale natuurbelied: 'realisatie van de doelstellingen van de ecologische hoofdstructuur in 2018 acht het kabinet van vitaal belang' (hoofdpijnenakkoord kabinet Balkenende-II). Dit betekent concreet dat het MJPO een bijdrage moet leveren aan de ruimtelijke samenhang en milieukwaliteit van de ecologische hoofdstructuur. Met dit MJPO is de doelstelling van het ontsnipperingsbeleid herzien en uitgebreid naar het spoor- en rijkswaterwegennet. In het MJPO wordt de doelstelling nu als volgt omschreven:

'In 2018 (de planningshorizon van de EHS) zijn de belangrijkste barrières voor de EHS (inclusief de robuuste verbindingen) opgeheven, voor zover veroorzaakt door rijkswegen, spoorwegen en rijkswaterwegen.'

In het uitvoeringsprogramma MJPO staan de belangrijkste barrières beschreven. Bepalend hiervoor is dat dieren en planten niet meer in hun migratie en dispersie worden belemmerd door de aanwezigheid van auto-, spoor- en waterwegen, voor zover die migratie en dispersie noodzakelijk zijn voor het duurzaam voortbestaan van populaties op provinciaal, nationaal en internationaal schaalniveau. De wens tot "Ontsnippering" in de Landgoederenzone ten gevolge van de A2 wordt in het plan van Avenue2 ruim gehonoreerd.

Provinciaal Meerjarenprogramma Plattelandsontwikkeling 2007-2013

Doelen van het PMJP zijn naast rijksdoelen ook provinciale doelen die niet overeenkomen met de rijksdoelen uit het MJP2, maar die wel zijn opgenomen in het Reconstructieplan of in de Herijking. Hierover zijn geen afspraken in de bestuursovereenkomst of anderszins met het Rijk gemaakt. Het betreft hier met name doelen binnen de thema's toerisme en recreatie, wonen, werken, leefbaarheid en stad-land relaties en bij de onderwerpen natuurontwikkeling buiten de EHS en buiten de robuuste verbindingen en waterberging. Een belangrijke rol voor de realisatie van deze doelen ligt dan ook bij de partners binnen de plattelandsontwikkeling.

De Ontwikkelingsvisie Landgoederenzone houdt hiermee verband. Uitvoering van het plan van Avenue2 levert indirect een bijdrage aan deze gewenste ontwikkeling door de aanleg van de Groene Loper.

Provincie: POL Landelijk gebied

Het landelijk gebied moet in de toekomst vitaal blijven, met voldoende dynamische plattelandskernen om een goed woon- en leefklimaat voor de hier wonende en werkende bevolking te bieden.

Het actief verder ontwikkelen van een robuuste ecologische structuur en veerkrachtige watersystemen is ondermeer nodig om de gevolgen van klimaatsveranderingen op te vangen en om zorg te dragen voor een goede leefomgeving en economisch vestingklimaat.

Stad en landschapsplan

Op tal van terreinen is een kwaliteitsslag aan de orde. Naast landbouw, toerisme en vrijetijdseconomie geldt dat ook voor bijvoorbeeld natuur, water en landschap. In dit plan worden kansen gezien voor het combineren van rode ontwikkelingen met het versterken van landschap en cultuurhistorische waarden en de verdere ontwikkeling van natuur. Dat vormt ook de basis voor het contourenbeleid.

Verbrede groenopgave A2

De gemeente heeft in deze nota - los van het Projectbureau A2 Maastricht - haar ambitie voor het project A2 verwoord. De gepresenteerde doelstellingen en ontwerpen geven een indicatie van de ondergrens voor het ontwerp. Een sprankelend, vernieuwend, grensverleggend en regionaal gedragen kan hier op voortborduren (aanvulling en optimalisatie). Streven om het A2-gebied voor de komende 50 tot 100 jaar te verbeteren. Het formele instrument hierbij is het bestemmingsplan. Het document Verbreding Groenopgave A2 is aan de consortia beschikbaar gesteld, maar heeft geen formele status.

De Verbrede groenopgave is door Avenue2 benut voor planoptimalisaties en verzilveren van kansen, wat onder andere heeft geleid tot het verleggen van de Groene Loper om ecologische waarden te beschermen en vormgeving van water als beeldbepalend element in het plan.

Landschapsontwikkelingsplan Zuid-Limburg (looptijd: maart 2004 – juli 2006)

Het landschapsontwikkelingsplan heeft verschillende doelen. Eén van de doelen is een landschap van hoge kwaliteit te ontwikkelen. Daarbij is het vergroten van de toeristische en recreatieve aantrekkingskracht een belangrijk speerpunt. Het plan draagt onder meer met de Groene Loper bij aan realisatie van deze doelen, waarbij ecologische waarden zijn meegewogen.

Provincie: Integrale Projectnota Landgoederenzone Maastricht/Meerssen april 2008

In opdracht van de provincie Limburg en de Gebiedscommissie Maastricht en Mergelland is voor de Landgoederenzone van Maastricht deze projectnota geschreven. Deze projectnota vormt het startdocument voor de slag naar uitvoering. Het is dan ook een uitvoeringsgericht plan samen met bewoners, ondernemers, grondeigenaren en overheden dat de omgevingskwaliteit van geheel Maastricht Noordoost moet verbeteren en een duurzame toekomst borgen. De planvorming rond de A2 is een belangrijk onderdeel van de nota.

Gemeente: Maastricht Mosaïek 2030 en Actualisatie 2008

De gemeente Maastricht heeft in 2005 de Stadsvisie Maastricht Mosaïek 2030 opgesteld als beleidskader voor de fysieke, sociale en economische ontwikkeling van de stad op de lange termijn. In 2008 is de visie geactualiseerd. De Stadsvisie dient op deze drie beleidsterreinen een uitwerking te krijgen of heeft deze reeds gekregen. Het Structuur- en Mobiliteitsbeeld (SMB) vormt de uitwerking voor de ruimtelijke ontwikkeling.

De aanvullende Nota Actualisatie 2008 bevat als concrete aanvullingen:

- ontwikkeling van het Geusselpark vormt op stedelijk schaalniveau een schakel in een recreatief netwerk van Terraspark oost/Middenterras;
- voor de kantorenmarkt wordt gemeld dat grootschalige toevoegingen niet wenselijk zijn
- als nieuwe beleidslijn wordt cradle to cradle voor het eerst formeel geïntroduceerd. Dit principe is, aangegrepen om bij de uitwerking integraal in het ontwerp te verwerken

Gemeente: Hoger bouwen in Maastricht

Deze gemeentelijke beleidsnota bevat (een onderbouwing van) het volgende uitgangspunten voor hoogbouw in de stad:

- Hoogbouw is niet mogelijk binnen het beschermd stadsgezicht.
- Hoogbouw is niet mogelijk in de zichtlijn vanaf de Pietersberg en de Belvédèreberg naar de torens van St. Jan en St. Servaas.
- Buiten de bovengenoemde zones is hoogbouw alleen bespreekbaar als compositiemiddel binnen een centrummilieu.
- Bij hoogbouw gaat het om torens. Dat wil zeggen: alle zijdes moeten minstens twee maal zo hoog als breed zijn.
- Voor de maximale hoogte voor hoogbouw in Maastricht gelden twee uitgangspunten:
 - Het silhouet van de binnenstad moet gerespecteerd worden;
 - Nieuwe hoogbouw mag niet uitsteken boven de dalrand aan de oostzijde van de stad; dit leidt tot een maximum hoogte van 50 meter, gemeten vanaf het plaatselijke maaiveld.

Stad en landschapsplan

- Bij de stadsentrees langs de A2, dat wil zeggen de omgeving Geusselt en Randwijk/ Europaplein is maximaal 70 meter vanaf het plaatselijk maaiveld toegestaan.
- Er moet sprake zijn van hoogwaardige architectuur.
- Voor elk hoogbouwproject moet een hoogbouweffectrapportage worden gemaakt, waarbij naast het effect op de naaste omgeving ook het uitzicht vanaf enkele nader te bepalen hooggelegen punten in de stad aanschouwelijk wordt gemaakt. De kosten hiervan zijn voor rekening van de ontwikkelende partij.

De beide hoogteaccenten in het plan van Avenue2 passen binnen dit kader. De visualisaties zijn te beschouwen als een hoogbouweffectrapportage die de effecten op het straatbeeld in de omgeving goed in beeld brengt. De nieuwbouw van het project Maartenpoort (buiten het plan) is het enige hoogteaccent in het midden van de wijk Oost.

Gemeente: Structuurbeeld & Mobiliteitsbeeld Maastricht

Na de besluitvorming door de raad over de Stadsvisie Maastricht Mosaïek 2030 was er behoefte na te gaan welke gevolgen het geformuleerde beleid zou hebben voor het te voeren beleid met betrekking tot de fysieke pijler. Vanwege de sterke onderlinge samenhang is gekozen de vertaling in het ruimtelijke ordeningsbeleid en het mobiliteitsbeleid onder te brengen in één document: het 'Structuurbeeld & Mobiliteitsbeeld'.

Relevante eisen zijn in het Programma van Eisen van het project A2 Maastricht opgenomen en in het ontwerp vertaald naar geschikte oplossingen.

Gemeente: Structuurschets Noordoost

Deze nota uit april 2008 noemt als centrale opgave én kans voor Noordoost de ondertunneling van de A2-traverse (zie paragraaf 2.6). Daarnaast is het cruciaal om dwarsverbindingen (in O.W.-richting) te realiseren, om vanuit de woonbuurten de toegankelijkheid van de belangrijkste kwaliteiten in dit stadsdeel (Geusselpark, Maasoevers en Wyck/binnenstad) structureel te verbeteren.

Dit betreft onder andere:

- Het maken van een nieuwe verbinding tussen Wyck en Wyckerpoort over de sporen ten noorden van het station voor openbaar vervoer, fiets en voetganger. Daarbij krijgt het station ook een duidelijke entree aan de oostzijde (aangesloten op de Groene Loper).
- Het maken van een tunnel onder het spoor tussen Limmel en Nazareth (Balijeweg, buiten plangrens).
- Het ondergronds brengen van de belemmerende en ontsierende hoogspanningsleidingen (de termijn waarop dit zal gebeuren is nog onbekend).
- Vormgeving van de Viaductweg als een "brug over de stad" met ongelijkvloerse kruisingen voor het lokale wegennet
- Het maken van een ongelijkvloerse kruising voor langzaam verkeer tussen Nazareth en de Geusselt over de A2.
- Aantrekkelijke langzaam-verkeerroutes tussen Old Hickoryplein - Geusselt en Voltastraat – Geusselt (uitgewerkt als verkeersluwe kruisingen op de Groene Loper).

Voor het groene raamwerk is de opgave driedig:

- Vernatting: het weer "aan de praat krijgen" van het watersysteem, door afvoer van grondwaterstromen langs de A2-tunnel en waterafkoppeling in de wijken
- Ontsnippering: onder andere door het maken van water- en recreatieve verbindingen tussen de Geusselt en de Landgoederenzone.
- Toegankelijkheid: onder andere door transformatie van bedrijfsterreinen langs de Maas en het aanleggen van een wandel- en fietspromenade langs de Maas die uitmondt in het Griendpark (buiten plangrens A2 Maastricht).

Een verbetering van het voorzieningenniveau wordt bereikt door:

- Een regionaal sport- en leisurecentrum Geusselt met onder andere een regionaal zwembad, een sporthal en andere in- en outdoor sportvoorzieningen (in uitvoering, buiten plangrens).
- Het creëren van een samenhangende structuur tussen wonen, welzijns- en zorgvoorzieningen. Hierdoor worden de bewoners van Noordoost in staat gesteld, al dan niet in combinatie met zorg, zo lang mogelijk zelfstandig in hun vertrouwde omgeving/buurt te wonen. Er lopen twee studies: een voor Wittevrouwenveld/Wyckerpoort (onderzoek naar ingebruikname Openluchtschool na ondertunneling van de A2) en een voor Limmel/Nazareth (functie niet in scope, als woningtypes wel voor deze doelgroep bruikbaar).

Stad en landschapsplan

- Het nieuwe winkelcentrum aan de Voltastraat in samenhang met de herontwikkeling van de KPN-locatie. Dit ligt in het hart van oost en buiten de plangrens, maar het is wel een belangrijke bestemming met invloed op de ontworpen routes in de wijk.
- Een nieuw buurtwinkelcentrum Limmel-Nazareth (buiten de plangrens).
- Onderzoek naar ruimte voor perifere detailhandel en cultuur- en congresfuncties aan weerszijde van de Noorderbrug (respectievelijk noord- en zuidzijde). Via herstructurering worden stedelijke woonmilieus gerealiseerd (Wittevrouwenveld, Wyckerpoort, Nazareth zuid), een stadsrandmilieu (Nazareth noord en midden) en een dorpsmilieu (Limmel). Voor de werkmilieus liggen de accenten op grootschalige kantoren (Geusselt), revitalisering van (maak)industrie (Beatrixhaven, uitbreiding-Mosa Limmel) en nieuwe woon-werkcombinaties. Bij de herstructurering moet nadrukkelijk rekening worden gehouden met de cultuurhistorische waardstelling.

Genoemde locaties liggen buiten de plangrens maar het plan van Avenue2 biedt voor Oost wel een groot aantal woon-werkunits in de nieuwbouw langs de Groene Loper.

Gemeente: Integrale ontwikkelingsvisie Maastricht Belvédère

Het plan heeft de status van masterplan met een looptijd van 1999 tot 2009. De visie is relevant omdat het om een aanpalend gebied gaat en ruimtelijke aansluiting moet worden gevonden. Doel van de visie is om landschap te ontwikkelen met kwaliteit in een uitvoeringsgerichte Integrale ontwikkelingsvisie. De kerndoelen daaruit zullen zijn:

- Behoud en versterking kernkwaliteiten van het landschap:
- het groene karakter van het landelijk gebied;
- toegankelijkheid en bereikbaarheid van het landelijk gebied;
- een vitaal en herkenbaar watersysteem;
- herkenning verleden en vernieuwing in het landschap.
- Bijzonderheden proces:
- opstellen masterplan;
- ontwikkelingstermijn van 20-25 jaar;
- stedenbouwkundig bureau is voor tien jaar verbonden aan het project als ontwerper en supervisor;
- archeologie, cultuurhistorie, natuurwaarden en hoogteverschillen leidend.
- bijzonderheden uitvoering:
- binnen het raamwerk van het masterplan zijn velden benoemd die flexibel in de tijd kunnen worden ingevuld.

De Ontwikkelingsvisie Landgoederenzone vormt de meest concrete uitwerking van de Ontwikkelingsvisie Belvédère en is verwerkt in het plan.

Rijk: Routeontwerp - A2 visie op de weg

In het rapport 'A2 Visie op de weg' wordt het totaalconcept en de werkwijze voor het hele A2-traject van Amsterdam tot de grens met België beschreven. Doel daarvan is meer ruimtelijke samenhang, relatie met de omgeving op landschappelijke schaal en verwantschap over de route in details, textuur en motief.

De opgave is om het traject A2 Maastricht enerzijds onderdeel te maken van de totale route, en om anderzijds gelijktijdig de landschappelijke ligging aan te grijpen voor een trajectspecifieke 'trajectverbijzondering'. De locatie specifieke kenmerken van het landschap en het stedelijk gebied vormen hierbij het belangrijkste onderscheid met de rest van de A2-route.

Gemeente: Nota over de sporen

Deze nota schets voor de korte en de langere termijn een streefbeeld voor betere verbindingen voor fietsers, voetgangers en het openbaar vervoer over de spoorlijn en voor het NS station.

De aangegeven nieuwe routes worden in het plan aangegrepen om in het stedenbouwkundig plan en het vastgoedprogramma een passende invulling te maken.

Stad en landschapsplan

Gemeente: Masterplan Geusseltpark

Dit plan uit 2006 bevat maatregelen voor (her)inrichting van de omgeving van het stadion als recreatief park bij de stad, in combinatie met aanpassing van het watersysteem, voorzieningen en woningbouw in scheggen in de zuidoosthoek. Het plan – dat deels al is gerealiseerd en deels in voorbereiding – raakt direct aan het plan. Het plan wordt geactualiseerd. De verwachting is dat het in de loop van 2010 vastgesteld wordt.

De geplande recreatieve functies (evenemententerrein, visvijver, routes), de riooloverstort en de kwelvijs zijn binnen de grens van het project A2 Maastricht overgenomen. Hierbij de begrenzing ten behoeve van de doorgaande verbinding tussen stad en buitengebied met behoud van functionaliteit is afgestemd op het verloop van de Groene Loper en de verlegde A2.

Gemeente: Ontwikkelingsvisie Landgoederenzone Maastricht

Dit plan bevat naast een analyse van sterke en zwakke punten, zes voorstellen voor versterking van diversiteit, water, ecologie, routes, programma en ruimtelijke markering.

De status van de voorstellen is niet af te leiden uit het document, zodat wij het met name als inspiratieboek benutten, afgewogen tegen andere (beleids)doelen zoals ecologie en natuur.

Masterplan Bedrijventerrein Beatrixhaven

Uit een samenwerking tussen gemeente, provincie, ministerie van Economische Zaken, ondernemersverenigingen en Kamers van koophandel is in 2006 een plan voor kwaliteitsverbetering en herontwikkeling van Beatrixhaven opgesteld.

De meeste acties die uit het plan volgen, spelen zich af buiten de scope van A2 Maastricht. De nieuwe verbindingsweg naar de A2 is duidelijk wel een – belangrijk – onderdeel van het project (zie Specialistisch Rapport Ontwerp en paragraaf 4.1.4). De wens om een bufferzone aan te leggen tussen wonen in Limmel/Nazareth en bedrijven is door Avenue2 ingevuld in de vorm van kantoren ten zuiden van de nieuw te ontwikkelen P+R locatie.

Gemeente: Handboek openbare ruimte Maastricht

Dit document (mei 2009) bevat belangrijke voorwaarden en standaardprincipes voor de nadere detaillering van de openbare ruimte. Het plan van Avenue2 wordt in overleg met Projectbureau en gemeentelijke beheerafdeling hierop afgestemd.

Masterplan Bedrijventerrein Beatrixhaven

Uit een samenwerking tussen gemeente, provincie, ministerie van Economische Zaken, ondernemersverenigingen en Kamers van koophandel is in 2006 een plan voor kwaliteitsverbetering en herontwikkeling van Beatrixhaven opgesteld.

De meeste acties die uit het plan volgen, spelen zich af buiten de scope van A2 Maastricht. De nieuwe verbindingsweg naar de A2 is duidelijk wel een – belangrijk – onderdeel van het project. De wens om een bufferzone aan te leggen tussen wonen in Limmel/Nazareth en bedrijven is door Avenue2 ingevuld in de vorm van kantoren ten zuiden van de nieuw te ontwikkelen P+R locatie.

Gemeente: Welstandsnota Maastricht

Naast procedures en overkoepelende beleidslijnen voor de architectuur in de gemeente, zijn met name hoofdstuk 5 over Maastricht-Oost en paragraaf 4.3 over de Landgoederenzone relevant. Ervaring als architect en als supervisor binnen Avenue2 in Maastricht garandeert de inpasbaarheid van het voorliggende voorstel in deze beleidsnota. Vertaling van de Welstandsnota naar specifieke kaders voor beeldkwaliteit

Gemeente: Welstandsnota gemeente Meerssen

Binnen de gemeente Meerssen bouwen wij alleen civiele kunstwerken. Wij gaan er van uit dat door aan te sluiten bij enerzijds het bestaande geluidscherm en anderzijds de hoofdlijn van het snelwegontwerp conform Routeontwerp A2, traject Maastricht passen in het architectuurbeleid van Maarssen.

Gemeente: Wijkontwikkelingsplannen 2010 WOP

Op 23 februari 2010 zijn de twee wijkontwikkelingsplannen (één voor Limmel/Nazareth en één voor Wittevrouwenveld/Wyckerpoort) door de gemeenteraad goedgekeurd en vastgesteld.

Stad en landschapsplan

Het wijkontwikkelingsplan (WOP) heeft tot doel om Limmel/ Nazareth en Wittevrouwenveld/ Wyckerpoort in tien jaar tijd om te vormen tot vitale en leefbare wijken. Dit gebeurt door sociale versterking op de thema's onderwijs, werk, veiligheid, participatie, gezondheid en wonen, en door ruimtelijke verandering.

Het Wijkactieplan, de Structuurschets Maastricht Noordoost en het A2-plan vormen de kaders waarbinnen de Wijkontwikkelingsplannen zijn opgesteld. De Wijkontwikkelingsplannen haken aan op de A2-ondertunneling en verzilveren de kansen die dit aan de wijk biedt.

Gemeente: Fietsbeleidsplan/Nota Fiets Maastricht 2009

In september 2009 heeft de gemeenteraad het nieuwe fietsplan vastgesteld. Hierin staan maatregelen op de korte, middellange en lange termijn beschreven die het fietsklimaat in de stad verbeteren.

Als speerpunten voor de komende jaren worden omschreven:

- o Het slechten van barrières in het hoofdnetwerk;
- o Het ontvlechten van de hoofdstructuren voor auto, OV en fiets;
- o Het verbeteren van het comfort en de veiligheid op belangrijke routes (aanknopingspunten);
- o Verbetering van de doorkruisbaarheid van wijken en buurten;
- o Verbetering van de kwaliteit, kwantiteit, veiligheid en toegankelijkheid van fietsparkeervoorzieningen en stallingen;
- o Vergroting van het aanbod aan huur- en leenfietsen;
- o Mobiliteitsmanagement, educatie en fietspromotie;
- o Verbeteringen voor recreatief fietsgebruik.

De verkeersveiligheid is daarbij steeds een belangrijke randvoorwaarde. De Groene Loper speelt in op deze speerpunten, voornamelijk op de aspecten; slechten van barrières, ontvlechten, verbeteren van comfort en veiligheid, verbeteren van doorkruisbaarheid, en verbeteringen voor het recreatief fietsgebruik.

Water

Gemeente: Waterplan Maastricht

De belangrijkste ruimtereguleerder doelstellingen uit het Waterplan zijn:

- aansluiten bij de natuurlijke waterkringloop door het afkoppelen van verhard oppervlak van de riolering;
- zoveel mogelijk voldoen aan de watervraag van de functies. Met name de vijvers en grachten in de landgoederenzone hebben een tekort aan water waar iets aan moet worden gedaan;
- voor schoon oppervlaktewater is het saneren of verminderen van overstorten uit de riolering ook een belangrijk middel.

Alle drie deze doelen komen terug in het ontwerp van Avenue2.

Europa: De Kaderrichtlijn Water

De Europese Kaderrichtlijn Water (KRW) heeft tot doel de oppervlaktewateren en het grondwater in de landen van de Europese Unie te beschermen en te verbeteren en het duurzaam gebruik van water te bevorderen. De KRW zal in de toekomst zorgen voor aanscherping van de 'waterdoelen', versterkt door de resultaatsverplichting van de KRW. Gemeenten zijn samen met waterschappen en provincies verplicht de KRW maatregelen uit te voeren. De maatregelen worden opgenomen in een stroomgebiedbeheersplan. Het stroomgebiedbeheersplan dat in 2009 wordt gepubliceerd geeft een overzicht van de maatregelen die moeten worden getroffen om in 2015 aan de normen te voldoen. Maatregelen voor Maastricht, zie hierna onder het kopje Stroomgebiedbeheersplan 2009.

Waterschap Maas en Roer: hoofdwatgangen

Eisen ten aanzien van de maatvoering en inrichting van de hoofdwatgangen en oevers in de Landgoederenzone staan vermeld in een brief van het Waterschap. Deze informatie is verwerkt in het plan (zie Specialistisch Rapport Natuur).

Stad en landschapsplan

Stroomgebied Maas

In stroomgebiedbeheersplannen staan op termijn alle milieudoelstellingen voor het grond- en oppervlaktewater en de beschermde gebieden, plus de maatregelen om deze doelstellingen te bereiken. Voorbeelden van deze maatregelen zijn herstel- en inrichtingsmaatregelen voor oppervlaktewateren,

het schoonmaken van waterbodems en het weer laten meanderen van beken, het verbeteren van het zuiveringsvermogen van rioolwaterzuiveringsinstallaties en het verminderen van het gebruik van bestrijdingsmiddelen.

De normen voor de ecologische, chemische en kwantitatieve doelstellingen komen op basis van de Wet Milieubeheer vast te liggen in een Algemene Maatregel van Bestuur (AmvB). In 2009 moeten de lidstaten van de EU voor ieder stroomgebieddistrict een eerste stroomgebiedbeheersplan klaar hebben. Dit plan wordt elke zes jaar herzien.

Nota Stedelijk waterbeleid

Deze nota is een uitwerking van het actuele Europese en landelijke beleid en sluit aan bij het in 2006 vastgestelde Provinciaal Beleidskader Stedelijk waterbeheer. De nota kan worden beschouwd als een verdieping en concretisering van het provinciale beleid.

Voor het stedelijk gebied sluit het beleid aan bij het Europese beleidsdoel om in 2015, het eerste ijkjaar, het watersysteem op orde te hebben. Dit betekent dat de negatieve invloeden van het bebouwde gebied op het natuurlijke watersysteem zijn geminimaliseerd en, omgekeerd, dat in het bebouwde gebied vanuit grond- en oppervlaktewater geen grote overlast meer optreedt. De inhoud van de nota is verwerkt in het civieltechnisch ontwerp maar voor stad en landschap niet direct ruimtelijk relevant.

Provincie: POL Water

In het POL zijn op hoofdlijnen provinciebrede uitgangspunten ten aanzien van het waterbeheer opgenomen en wordt ingegaan op de rol en taak van de regionale waterbeheerders. In de “Blauwe waarden” staat het behoud en herstel van een veerkrachtig watersysteem centraal. Daarbij komen onder andere de doelstellingen en ambities voor waterkwaliteit, retentie, waterbodemkwaliteit, beekherstel, verdrogingsbestrijding en erosiebestrijding aan bod. De beekdalen vormen belangrijke dragers voor de provinciale ecologische structuur (PES). Bekken met een specifiek ecologische functie liggen grotendeels in de PES en dienen in 2023 aan hun functiedoelstelling te voldoen. In het POL is tevens aan de waterschappen verzocht om het concept van de “Blauwe Knooppunten” over te nemen in het beleid.

Stroomgebiedsvisie Limburg

In 2002 is door de Provincie Limburg in samenwerking met de waterbeheerders in het kader van WB21 de Stroomgebiedsvisie Limburg opgesteld. Hierbij is aangegeven welke maatregelen nodig zijn om het watersysteem in de 21e eeuw op orde te brengen en te houden. Deze visie is voor het plan A2 Maastricht niet direct ruimtelijk relevant.

Cultuurhistorie en Archeologie

Europa: Verdrag van Malta

Het Europese Verdrag van Malta, ook wel Conventie van Valletta genoemd, beoogt het cultureel erfgoed dat zich in de bodem bevindt beter te beschermen.

Rijk: Nota Belvédère

De Nota Belvédère (1999) heeft als doel de cultuurhistorische identiteit van Nederland sterker richtinggevend te maken bij de inrichting van de ruimte. Het Belvédèrebeleid hanteert daarbij een ontwikkelingsgerichte beleidsstrategie: ‘behoud door ontwikkeling’. Deze strategie is toepasbaar bij alle ruimtelijke ontwikkelingen in Nederland; zowel in het stedelijke en landelijke gebied als bij infrastructuur- en wateropgaven.

Stad en landschapsplan

Provincie: erfgoedbeleid

Het provinciale erfgoedbeleid bestaat uit drie beleidsvelden: archeologiebeleid, erfgoededucatie en monumentenbeleid. De Nota Erfgoedbeleid geeft een algemeen kader aan.

Provincie Limburg heeft in maart 2008 een aantal zogenaamde archeologische aandachtsgebieden aangewezen. De provincie wil zich inzetten voor het behoud en onderzoek van archeologische waarden in deze gebieden. Het betreft zes soorten gebieden, verspreid over zestien verschillende gemeenten.

Het uitgangspunt hierbij is niet de bescherming van het gehele aandachtsgebied. Het is immers niet van te voren bekend welke waarden aanwezig zijn en waar de vindplaatsen exact liggen.

Basisprincipe voor het beleid is een hoge kwaliteit van het archeologisch onderzoek. Omdat niet alle vindplaatsen even belangrijk zijn en niet alle waardevolle vindplaatsen behouden kunnen blijven, zullen in het gehele archeologische onderzoekstraject keuzes gemaakt moeten worden.

Ruimtelijke ontwikkelingen kunnen dus wel plaatsvinden in de geselecteerde gebieden, maar alleen als er in een vroegtijdig stadium adequaat archeologisch onderzoek wordt verricht. Er worden immers waarden verwacht die van provinciaal belang zijn.

Gemeente: Nota cultureel erfgoed Maastricht

Maastricht heeft 1.660 rijksmonumenten, twee beschermde stadsgezichten (de binnenstad en Wyck) en ongeveer 2000 waardevolle objecten en structuren. 40 tot 70 procent van het Maastrichtse grondgebied bevat een hoge tot middelhoge trefkans op archeologische resten. Het cultureel erfgoed is in minimaal vier opzichten van belang voor de stad, namelijk voor de sociale identiteit (wie en wat vormt de stad), economische vitaliteit (economische groei van de stad door esthetische kwaliteit), culturele rijkdom (cultureel erfgoed als autonome kunstuiting) en fysieke leefbaarheid (tegengaan van verwaarlozing van de stad).

Het centrale doel is het cultureel erfgoed van Maastricht te behouden door behoedzame ontwikkeling en waar mogelijk het erfgoed te versterken en verbeteren door adequaat beheer. Dit wordt naast structurele financiering en een inhaalslag voor onderhoud onder andere bereikt door:

- Het Maastrichts Planologisch Erfgoedregime te implementeren in alle nieuwe en relevante bestemmingsplannen. Naast de monumentenvergunningprocedure voor rijksmonumenten wordt het bestemmingsplan als instrument gebruikt om het gemeentelijk cultureel erfgoed te beschermen. Deze integrale beschermingsmethode biedt meerdere voordelen ten opzichte van een traditionele monumentenverordening met een gemeentelijke monumentenlijst. Er ontstaat bijvoorbeeld geen extra vergunningstelsel en het cultureel erfgoed van Maastricht is goed ingebed in de ruimtelijke planvorming.
- Voorwaarden aan de bouw-, sloop en aanlegvergunning te koppelen met een kwantitatieve ondergrens voor archeologische ingrepen. Dit wil zeggen dat archeologische onderzoeksverplichtingen alleen ingevoerd worden indien:
 - o ingrepen dieper dan 40 centimeter onder maaiveld gebeuren;
 - o de ingreep gelegen is binnen een straal van 50 meter van een bekende vindplaats of historisch relict;
 - o de ingreep gelegen is binnen de eerste stadsmuur;
 - o de ingreep met een omvang van minimaal 2500 m² gelegen is in het buitengebied;
 - o de ingreep met een omvang van minimaal 250 m² gelegen is in het bebouwd gebied.

Het plan valt binnen laatstgenoemde regel en daarom is – als gevraagd – het effect van het plan op het cultuurhistorisch erfgoed in beeld gebracht.

Natuur en Ecologie

Natura 2000

De Europese Unie heeft een zeer gevarieerde en rijke natuur, die van grote biologische, esthetische en economische waarde is. Om deze natuur te behouden heeft de Europese Unie het initiatief genomen voor Natura 2000. Dit is een samenhangend netwerk van beschermde natuurgebieden. Voor Nederland gaat het in totaal om 162 gebieden. In de gemeente Eijsden is het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied gelegen. Verder niet relevant voor het ontwerp.

Stad en landschapsplan

Rijk: Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO)

Het MJPO is een uitwerking van het nationale natuurbeleid: 'realisatie van de doelstellingen van de ecologische hoofdstructuur in 2018 acht het kabinet van vitaal belang' (hoofdpijnenakkoord kabinet Balkenende-II). Dit betekent concreet dat het MJPO een bijdrage moet leveren aan de ruimtelijke samenhang en milieukwaliteit van de ecologische hoofdstructuur. Met dit MJPO is de doelstelling van het ontsnipperingsbeleid herzien en uitgebreid naar het spoor- en rijkswaterwegennet. In het MJPO wordt de doelstelling nu als volgt omschreven:

'In 2018 (de planningshorizon van de EHS) zijn de belangrijkste barrières voor de EHS (inclusief de robuuste verbindingen) opgeheven, voor zover veroorzaakt door rijkswegen, spoorwegen en rijkswaterwegen.'

In het uitvoeringsprogramma MJPO staan de belangrijkste barrières beschreven. Bepalend hiervoor is dat dieren en planten niet meer in hun migratie en dispersie worden belemmerd door de aanwezigheid van auto-, spoor- en waterwegen, voor zover die migratie en dispersie noodzakelijk zijn voor het duurzaam voortbestaan van populaties op provinciaal, nationaal en internationaal schaalniveau. De wens tot "Ontsnippering" in de Landgoederenzone ten gevolge van de A2 wordt in het plan van Avenue2 ruim gehonoreerd.

Provinciaal Meerjarenprogramma Plattelandsontwikkeling 2007-2013

Doelen van het PMJP zijn naast rijksdoelen ook provinciale doelen die niet overeenkomen met de rijksdoelen uit het MJP2, maar die wel zijn opgenomen in het Reconstructieplan of in de Herijking. Hierover zijn geen afspraken in de bestuursovereenkomst of anderszins met het Rijk gemaakt. Het betreft hier met name doelen binnen de thema's toerisme en recreatie, wonen, werken, leefbaarheid en stad-land relaties en bij de onderwerpen natuurontwikkeling buiten de EHS en buiten de robuuste verbindingen en waterberging. Een belangrijke rol voor de realisatie van deze doelen ligt dan ook bij de partners binnen de plattelandsontwikkeling.

De Ontwikkelingsvisie Landgoederenzone houdt hiermee verband. Uitvoering van het plan van Avenue2 levert indirect een bijdrage aan deze gewenste ontwikkeling door de aanleg van de Groene Loper.

Provincie: Beleidsnota uitvoering Flora- en faunawet

Deze nota omvat beleid voor beheer van diersoorten en het voorkomen en bestrijden van schade door diersoorten. Daarnaast omvat het ook beleid voor bescherming van de leefomgeving van planten- en diersoorten volgens de regels van de Flora- en faunawet.

De nota gaat uitsluitend over de bestuursbevoegdheden van Gedeputeerde Staten (GS) ingevolge de Flora- en faunawet. Deze zijn beperkt tot beheer van diersoorten, het voorkomen en bestrijden van schade door beschermde diersoorten en het beschermen van verblijfplaatsen van beschermde soorten. Het gaat hier om passieve bescherming: het in stand houden van soorten door ingrepen in de stand van populaties na te laten of slechts beperkt te laten plaatsvinden.

Provincie: Natuur en Landschapsbeheer 2000 – 2010

De Nota Natuur en Landschapsbeheer 2000 – 2010 verwoordt het beleid van GS inzake actieve soortenbescherming. Dit richt zich op het duurzaam voortbestaan van populaties van bedreigde soorten door het actief nemen van maatregelen voor deze soorten en hun leefgebieden. De minister van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij is het bevoegd gezag ten aanzien van de wet en de Algemene Maatregelen van Bestuur. Daarnaast is de minister verantwoordelijk voor de ministeriële regelingen zoals bijvoorbeeld het aanwijzen van beschermde soorten op grond van bepalingen van de Europese Unie. Door de minister genomen besluiten vormen het kader voor het beleid van GS met betrekking tot het uitvoeren van de Flora- en faunawet.

Provincie: Beleidsregel Mitigatie en compensatie natuurwaarden

De Beleidsregel Mitigatie en compensatie natuurwaarden dient ervoor te zorgen dat het areaal aan natuurgebieden en de kwaliteit van de natuur onveranderd blijft. Als door een ingreep bijvoorbeeld voor stedelijke ontwikkeling of infrastructuur natuur verloren gaat, moet deze met behulp van een compensatieplan elders worden hersteld.

Nationaal vloeit natuurcompensatie voort uit de Nota Ruimte van het Ministerie van VROM. Voor de Vogel- en Habitatrichtlijngebieden is natuurcompensatie verplicht op grond van de internationale verplichtingen. Het is een taak van de provincie om de internationale en nationale natuurcompensatieplicht uit te werken in een beleidsregel (zie hierna onder het kopje POL Natuur).

Stad en landschapsplan

Beheerplan Geuldal (wordt opgesteld)

Het Beheerplan Geuldal dient de instandhoudingsdoelstelling en heeft via externe werking een relatie met de Landgoederenzone (zie Specialistisch Rapport Natuur) maar geen ruimtelijke gevolgen voor het plan.

Verbrede groenopgave A2

De gemeente heeft in deze nota - los van het Projectbureau A2 Maastricht - haar ambitie voor het project A2 verwoord. De gepresenteerde doelstellingen en ontwerpen geven een indicatie van de ondergrens voor het ontwerp. Een sprankelend, vernieuwend, grensverleggend en regionaal gedragen kan hier op voortborduren (aanvulling en optimalisatie). Streven om het A2-gebied voor de komende 50 tot 100 jaar te verbeteren. Het formele instrument hierbij is het bestemmingsplan. Het document Verbreding Groenopgave A2 is aan de consortia beschikbaar gesteld, maar heeft geen formele status.

De Verbrede groenopgave is door Avenue2 benut voor planoptimalisaties en verzilveren van kansen, wat onder andere heeft geleid tot het verleggen van de Groene Loper om ecologische waarden te beschermen en vormgeving van water als beeldbepalend element in het plan.

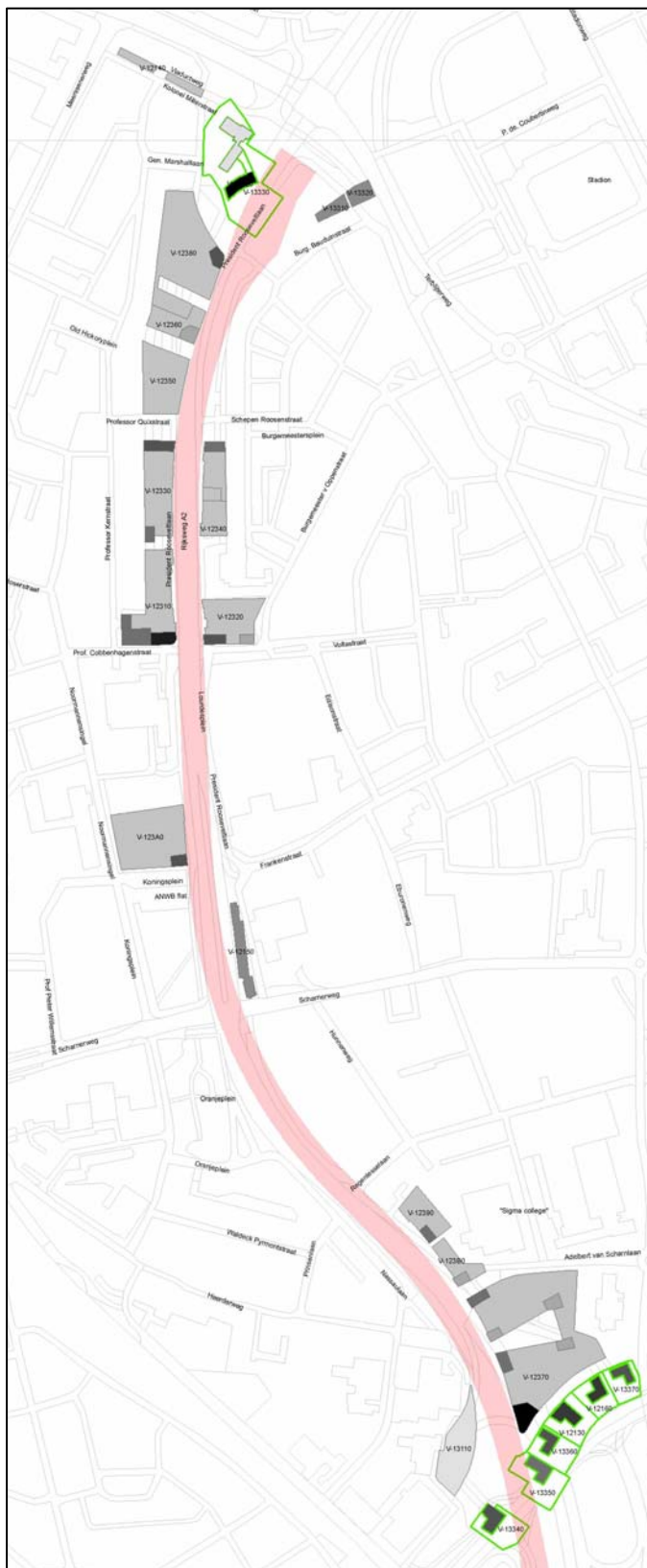
POL Natuur

Doel van het POL op dit punt is drieledig:

- het behouden van de verscheidenheid in plant- en diersoorten. Per 2010 moet de achteruitgang van de biodiversiteit omgebogen zijn naar een geleidelijke toename;
- versterken van de leefgebieden voor planten en dieren;
- leefgebieden van goede randvoorwaarden voorzien.

De inzet om met het project ontsnippering van de Landgoederenzone te bereiken is een van de belangrijkste uitwerkingen op het terrein van natuur in het plan van Avenue2. Compensatie is ontworpen voor EHS en POG

Bijlage 4 Vastgoedprogramma



Stad en landschapsplan

Rijlabels	Appartementen	Boven_beneden	Grondgeb.	Totaal woningen	BVO (m2)	Aanvullend bvo (m2)	Uitgeefbaar (m2)
V-12120	96	0	0	96	0		
V-12130	42	0	0	42	0		
V-12140	0	0	0	0	0	4000	0
V-12150	92	0	0	92	0		
V-12160	0	0	0	0	3500		
V-12310	28	36	16	80	832		
V-12320	18	24	20	62	728		
V-12330	34	24	12	70	0		
V-12340	27	10	17	54	0		
V-12350	0	18	19	37	0		
V-12360	15	18	14	47	0		
V-12370	158	86	51	295	0		
V-12380	35	16	19	70	0		
V-12390	12	14	0	26	0		
V-123A0	48	30	17	95	150		
V-123B0	9	10	8	27	0		
V-13110	0	0	0	0	0	4880	
V-13310	0	0	0	0	2000	625	
V-13320	0	0	0	0	2000	625	
V-13330	0	0	0	0	0		
V-13340	0	0	0	0	4000	660	0
V-13350	42	0	0	42	0		
V-13360	0	0	0	0	2500		
V-13370	0	0	0	0	2500	1000	0
V-133A0	0	0	0	0	0	0	3000
V-133B0	0	0	0	0	0	0	3000
V-133C0	0	0	0	0	0	0	3000
V-133D0	0	0	0	0	0	0	2250
V-133E0	0	0	0	0	0	0	2250
Eindtotaal	656	286	193	1135	18210	11790	13500