

Projectbureau A2 Maastricht

Drie plannen op een rij

A2 Maastricht

A2 Maastricht; Drie plannen op een rij

Projectbureau A2 Maastricht
Maastricht, november 2008

Belangrijke en bijzondere mijlpaal

Ze zijn er! Drie plannen voor stad en snelweg. De marktpartijen Avenue2, BA₂M en Unie van Maastricht (in alfabetische volgorde) hebben alle drie hun creativiteit, specialismen en enthousiasme ingezet om een verrassende totaalaanpak te ontwikkelen met eigen oplossingen voor verkeer, stedelijke ontwikkeling, milieu en leefomgeving. Dit alles in een tijd die zeer turbulent is voor economie, projectontwikkeling en financiële markt. Wij, de samenwerkende publieke partijen voor A2 Maastricht, vinden het belangrijk dat u nog tijdens het maakproces kennis kunt nemen van de verschillende oplossingen en kunt reageren op elk plan afzonderlijk. Zo'n Consultatie midden in een lopend aanbestedingsproces is bijzonder en de spelregels voor aanbesteding moeten wel van kracht blijven.

Wij nodigen u uit

Consultatie betekent voor u, dat u per plan afzonderlijk uw mening kunt geven: wat u waarom goed vindt. Of, wat volgens u waarom anders zou moeten. Om dit voor u zo gemakkelijk mogelijk te maken is ondermeer de voorliggende uitgave 'Drie plannen op een rij' samengesteld. Deze geeft een overzicht van de inhoud van de plannen en helpt u bij het verkrijgen van inzicht in de verschillen tussen de plannen. Uw mening maakt u vervolgens kenbaar door de Consultatiewijzer op www.a2maastricht.nl in te vullen. Hoe u dat doet en hoe u hierbij eventueel hulp kunt krijgen, leest u ook in 'Drie plannen op een rij'.

Met uw reactie maakt u geen keuze tussen de drie plannen. De marktpartijen kunnen met uw reacties hun nu voorliggende plannen aanscherpen en verrijken, waarna zij elk hun definitieve plan indienen. Op basis van die definitieve plannen maakt de Stuurgroep A2 Maastricht in juli 2009 een beslissende keuze.

Anders dan anders

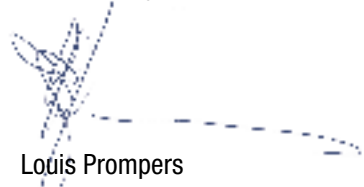
Weet u het nog? De aanbesteding van A2 Maastricht is anders dan anders. Er is geen klant en klaar plan waarvoor een aannemer wordt gezocht. Wel zijn de kaders voor de integrale gebiedsontwikkeling voor Maastricht Oost vooraf bekend. De marktpartij die het 'beste' plan voor A2 Maastricht heeft ontworpen en dit totaalplan kan uitvoeren binnen het beschikbare budget, wint de aanbesteding en gaat het project realiseren. Deze innovatieve manier van werken is wennen voor alle betrokkenen en is leren leven met onzekerheden, maar iedereen gaat ervoor in de volle overtuiging dat straks de beste totaalaanpak voor stad én snelweg voorligt.

Namens publieke partijen



Wim Hazeu
Voorzitter Stuurgroep A2 Maastricht

Namens Projectbureau A2 Maastricht



Louis Prompers
Projectdirecteur A2 Maastricht

In de Projectorganisatie A2 Maastricht werken Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Gemeente Maastricht, Provincie Limburg en Gemeente Meerssen samen aan een betere doorstroming, leefomgeving en bereikbaarheid van Maastricht en regio.

Inhoudsopgave

Wie realiseert het ‘beste’ plan voor stad en snelweg ?	3
Inhoudsopgave	4
1 Inleiding	7
1.1 Aanleiding	8
1.2 Planproces en aanbesteding	11
2 Drie plannen voor A2 Maastricht	14
Algemeen	14
2.1 Planbeschrijving Avenue2	15
2.2 Planbeschrijving BA2M	19
2.3 Planbeschrijving Unie van Maastricht	21
3 Kenmerkende elementen	23
3.1 Avenue2	24
3.2 BA2M	34
3.3 Unie van Maastricht	44
Begrippen en afkortingen	54

Drie plannen

Van 16 november 2008 tot en met 16 januari 2009 kunt u drie verschillende plannen voor A2 Maastricht uitgebreid bekijken. Binnen het aanbestedingsproces hebben de marktpartijen Avenue2, BA2M en Unie van Maastricht elk een plan uitgewerkt voor stad en snelweg. Drie totaalplannen met eigen oplossingen voor onder meer verkeer, stedelijke ontwikkeling, milieu en leefomgeving. Ieder plan heeft eigen bijzonderheden en een verschillende aanpak voor de uitvoering van werkzaamheden. Ieder plan voldoet aan de centrale projectdoelstellingen en topeisen en is getoetst op haalbaarheid, vergunbaarheid en maakbaarheid.

Bekijken en reageren

Voor het bekijken van de plannen, onder meer via maquette en visualisaties, is een Consultatiecentrum ingericht in Stadion de Geusselt, Stadionplein 6b t/m 6d (voorzijde). Op zondag 16 november, zaterdag 22 november, dinsdag 2 december, zaterdag 13 december, dinsdag 6 januari en dinsdag 13 januari, telkens van 15:00 tot 19:00 uur, kunt u uitgebreid spreken met plannenmakers en specialisten. Bovendien kunt u op dinsdagen en woensdagen (16 november t/m 20 december en 5 januari t/m 16 januari, eveneens tussen 15:00 en 19:00 uur) terecht voor algemene informatie.

Tot en met 16 januari kunt u vervolgens op elk plan afzonderlijk reageren door de Consultatiewijzer in te vullen via www.a2maastricht.nl. Daarmee maakt u géén keuze. Met de reacties kunnen de marktpartijen hun conceptplannen aanscherpen en verrijken, waarna zij elk hun definitieve plan indienen. Op basis van die definitieve plannen maakt de Stuurgroep A2 Maastricht in juli 2009 een beslissende keuze voor één van de plannen. Via de Stuurgroep A2 Maastricht werken de betrokken publieke partijen Rijk, Provincie Limburg en de gemeenten Maastricht en Meerssen nauw samen.

Plannen bekend maken en geïnteresseerden laten reageren midden in een aanbestedingsproces, dat meestal achter gesloten deuren plaatsvindt, is zeer bijzonder. De samenwerkende publieke partijen voor A2 Maastricht vinden het belangrijk dat iedereen nog tijdens het maakproces kennis kan nemen van de verschillende oplossingen voor stad en snelweg.

Oplossingen en verschillen zonder waardeoordeel

De hier voorliggende uitgave “Drie plannen op een rij” is onderdeel van het totale informatiepakket en is opgesteld door het Projectbureau A2 Maastricht. De notitie geeft een overzicht van de inhoud van de plannen en helpt bij het verkrijgen van inzicht in de verschillen tussen de plannen. De notitie geeft géén waardeoordeel over de plannen en geen rangorde in termen van beter of minder. “Drie plannen op een rij” is opgesteld op basis van de plannen zoals deze door de marktpartijen zijn ingediend en in de Consultatieronde door de plannenmakers zelf worden toegelicht.

INLEIDING

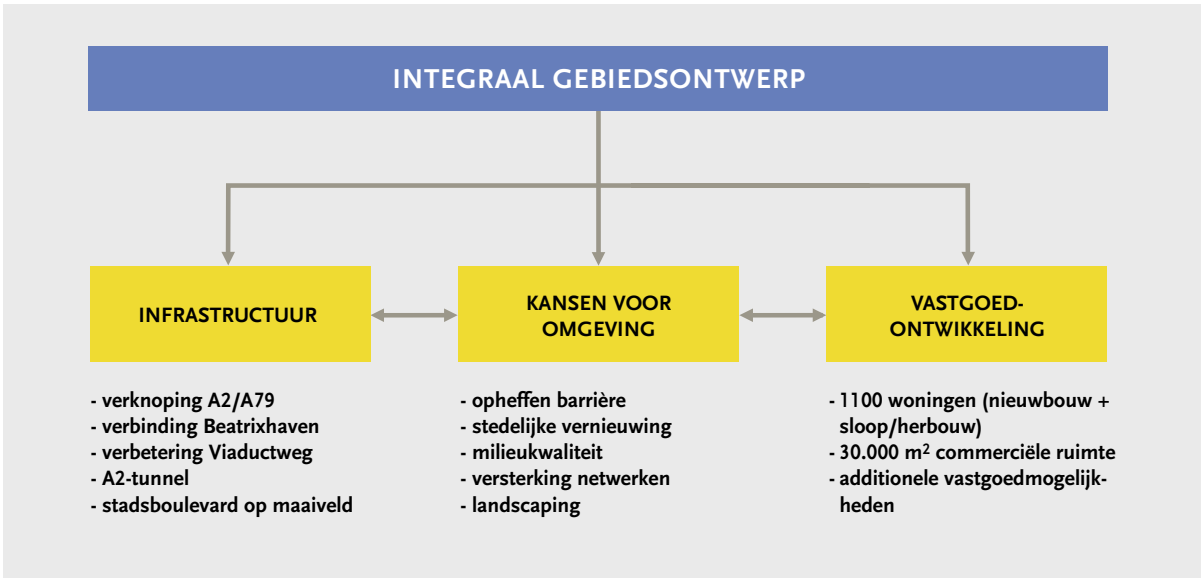
1.1 Aanleiding

De aanbesteding van het project A2 Maastricht is eind 2006 begonnen. Bijzonder is de vernieuwende aanpak. Er is geen kant en klaar plan, waarvoor een uitvoerder wordt gezocht. Op basis van het Ambitiedocument, het Programma van Eisen, de begrenzing van het plangebied (zie figuur 1 rechterpagina), taakstellend budget en vastgoedmogelijkheden is aan ‘de markt’ gevraagd om zelf de beste totaaloplossing te ontwerpen.

Aan de markt is gevraagd om een integraal gebiedsontwerp, één totaalplan voor stad en snelweg, te ontwikkelen (zie figuur 2) waarin samenhangend tegemoet wordt gekomen aan de projectdoelstellingen:

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

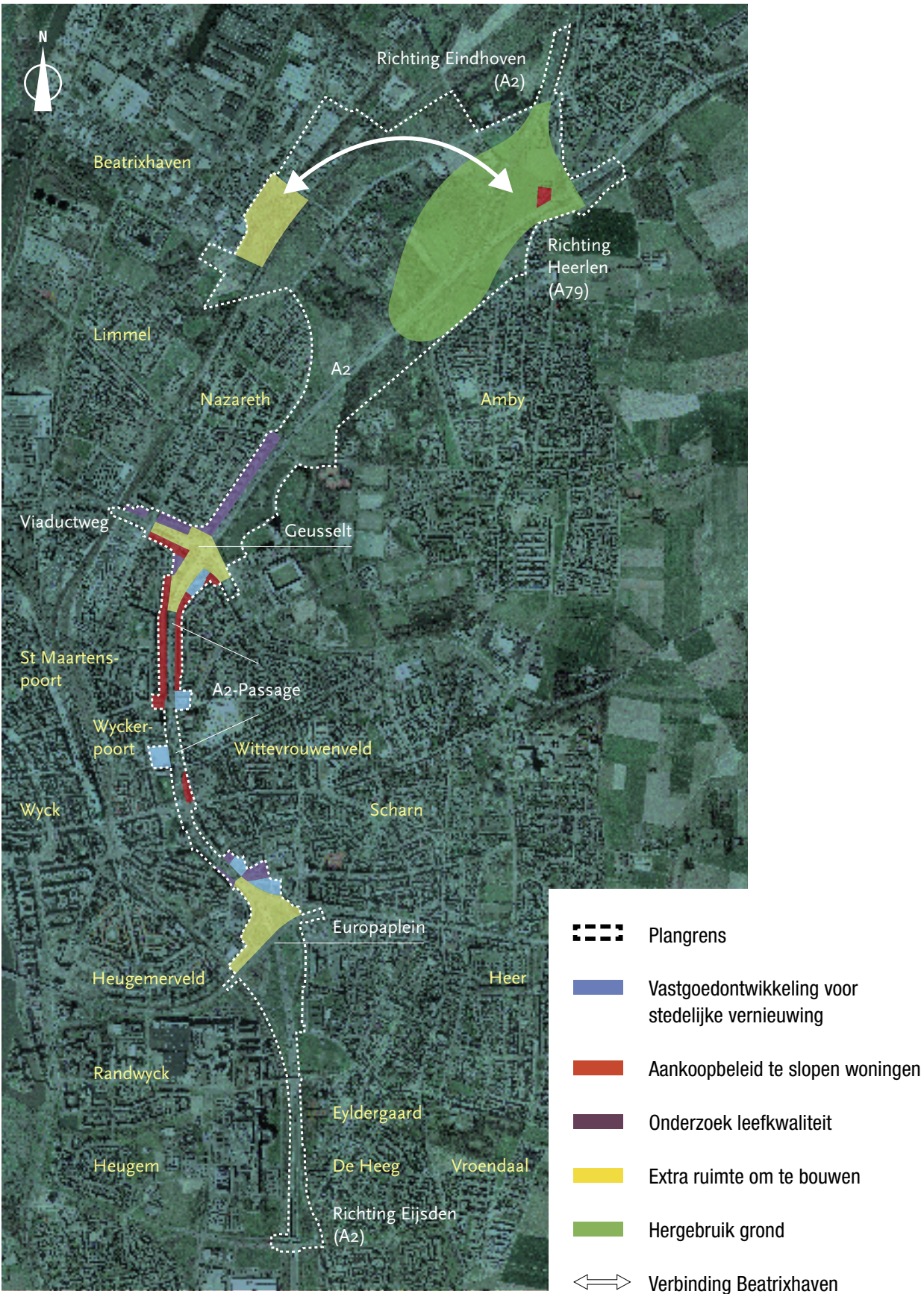
Figuur 2 Wat wordt gevraagd?



De planvorming in het kader van de Europese aanbesteding vindt plaats via een concurrentiegericht dialog tussen de marktpartijen en het Projectbureau A2 Maastricht, als gemandateerde vertegenwoordiger van de samenwerkende publieke partijen (Rijk, Provincie Limburg, gemeenten Maastricht en Meerssen).

Het beschikbare budget en de kaders voor de ontwikkeling zijn vooraf bekend. De Deelnemer die het ‘beste’ plan voor stad en snelweg heeft ontworpen en dit totaalplan kan uitvoeren binnen het beschikbare budget, wint de aanbesteding en gaat het project realiseren. De kaders zijn samengevat in de onderstaande eisen waaraan alle gebiedsontwerpen minimaal moeten voldoen:

Figuur 1 Plangebied A2 Maastricht



Twaalf topeisen:

1. Er moet een integraal plan worden ontworpen en uitgevoerd voor infrastructuur en vastgoedontwikkeling, afgestemd op de (kansen voor de) omgeving, waarin alle aspecten (zoals verkeer, milieu, ruimtelijke ordening) vanaf het begin in het planvormingsproces worden meegenomen. In dit integrale ontwerp dient de functionaliteit van de bestaande netwerken te worden gehandhaafd.
2. Het project A2 Maastricht dient de doorstroming van het A2-gebonden verkeer te verbeteren naar auto-snelwegkwaliteit.
3. Het project A2 Maastricht dient de bereikbaarheid van Maastricht en omgeving te verbeteren.
4. Het Project A2 Maastricht dient het leefklimaat langs de A2-passage liggende buurten te verbeteren.
5. Het Project A2 Maastricht dient de verkeersveiligheid in de langs de A2-passage liggende buurten te verbeteren.
6. Het project A2 Maastricht dient de barrièrewerking van de A2-passage weg te nemen.
7. Het project A2 Maastricht dient stedelijke vernieuwing van de langs de A2-passage liggende buurten mogelijk te maken. Voorts is vastgoedontwikkeling mogelijk van 1100 woningen, 30.000 m² BVO commerciële ruimte, herontwikkeling van woningen in geval van slopen van flats en additioneel, vastgoedontwikkeling bij de stadsentrees respectievelijk bedrijventerrein Beatrixhaven.
8. Tijdens de uitvoering van het project A2 Maastricht dienen de bestaande functionaliteiten binnen en buiten het projectgebied te worden gehandhaafd.
9. Tijdens de uitvoering van het project A2 Maastricht dient de stad bereikbaar te blijven.
10. Tijdens de uitvoering van het project A2 Maastricht dient de stad leefbaar te blijven.
11. Het verkeerssysteem binnen het integrale plangebied dient onderhoudbaar te zijn met de gebruikelijke technieken en met de gebruikelijke frequenties.
12. De levensduur van onderdelen en het onderhoud dienen gebaseerd te zijn op minimale life cycle kosten en optimale beschikbaarheid van de weg.

Inmiddels hebben de marktpartijen Avenue2, BA2M en Unie van Maastricht hun plan voor A2 Maastricht afgerond en ingediend. Deze plannen zijn op hoofdlijnen getoetst of ze voldoen aan de centrale projectdoelstellingen en topeisen en op haalbaarheid, vergunbaarheid en maakbaarheid. Vanaf 16 november zijn de plannen openbaar en kunnen geïnteresseerden hun mening geven over elk plan afzonderlijk.

De plannen van de marktpartijen omvatten de volgende onderwerpen/hoofdstukken:

- Samenvatting
- 1. Inleiding
- 2. Hoofdlijnen Plan
- 3. Infrastructureel ontwerp
- 4. Stad en Landschap
- 5. Milieu en leefbaarheid
- 6. Bouwtechniek en bouwtijd
- 7. Natuur, water en bodem
- 8. Situatie tijdens de bouw
- 9. Communicatie
- 10. Overige aspecten aan te geven door de Aanbesteder¹
- 11. Overige aspecten aan te geven door de Deelnemer²
- Bijlagen

¹ Aanbesteder: Projectbureau A2 Maastricht is namens Rijk en Gemeente Maastricht gemandateerd als opdrachtgever.

² Deelnemer: consortium (marktpartij) dat deelneemt aan de aanbesteding.

Drie plannen op een rij; oplossingen en verschillen zonder waardeoordeel

De hier voorliggende uitgave “Drie plannen op een rij” is onderdeel van het totale informatiepakket en is opgesteld door het Projectbureau A2 Maastricht. “Drie plannen op een rij” geeft op hoofdlijnen een overzicht van de drie oplossingen voor stad en snelweg en de verschillen in aanpak. De uitgave geeft géén waardeoordeel over de plannen en geen rangorde in termen van beter of minder.

1.2 Planproces en aanbesteding

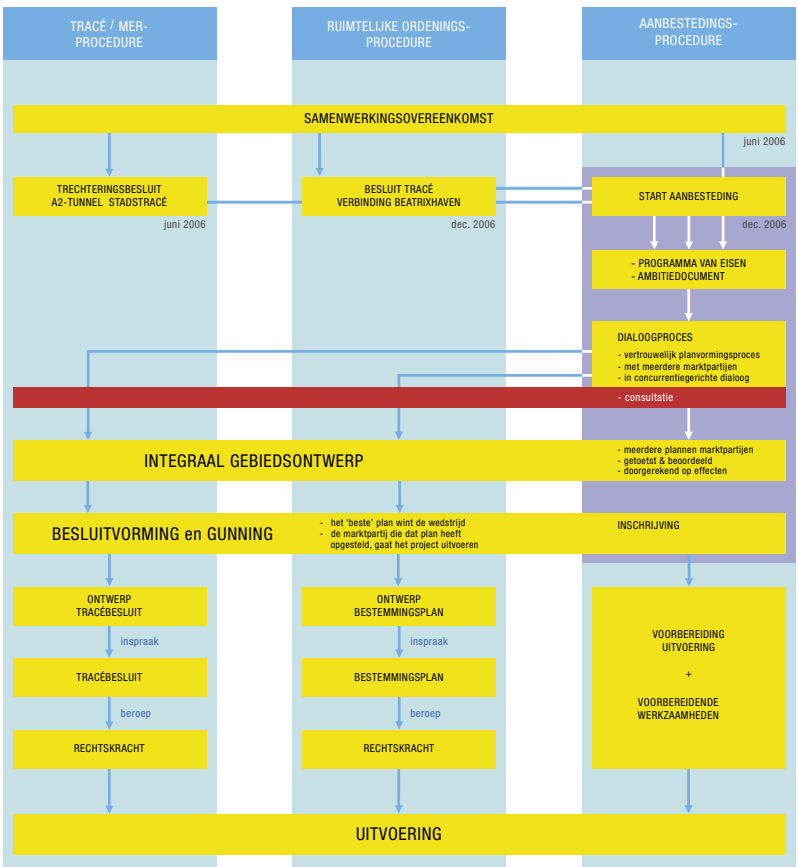
1.2.1 Vervlechting van procedures

Het uit te voeren plan voor de ondertunneling zal in belangrijke mate bepalend zijn voor de toekomstige ruimtelijke inrichting van het oostelijk stadsdeel. De manier waarop de tunnel in de stad wordt ingepast en de ligging van bijvoorbeeld de tunnelmonden hebben directe gevolgen voor de stedelijke vernieuwing van de aanliggende buurten.

Daarom is gekozen voor een integrale aanpak van infrastructuur en stedelijke ontwikkeling op basis van één visie over het toekomstig functioneren van het oostelijk stadsdeel, de inpassing van de infrastructuur in het stedelijk weefsel en het benutten van kansen voor de omgeving. Eén integraal plan voor stad en snelweg, waarvan ook volgende generaties nog profijt hebben.

De nu in de Consultatieronde gepresenteerde plannen zijn het resultaat van een planvormingsproces, dat verloopt in samenspraak (in een aantal dialoogronden) tussen het Projectbureau A2 Maastricht en de marktpartijen. De aanbestedingsprocedure loopt deels parallel met de publieke besluitvorming. In figuur 3 is dit weergegeven. Onderstaand zijn de stappen (tot nu toe, nu, en in de toekomst) in het proces toegelicht.

Figuur 3: Vervlechting van procedures



1.2.2 Het planproces tot nu toe

Zowel op rijks- als op gemeentelijk niveau zijn in het verleden besluiten genomen die sturend zijn voor de huidige planvorming.

Rijksniveau

Besluiten over wegen als de A2 vallen onder de Tracéwet en de Wet milieubeheer, en in dat kader is het opstellen van een Milieueffectrapport één van de vele noodzakelijke stappen in de voorbereiding van een besluit. In het voorjaar van 2004 is als begin van de m.e.r.-procedure de Startnotitie A2 Passage Maastricht uitgebracht waarin werd voorgesteld om de A2 in een tunnel onder de huidige traverse aan te leggen. Mede op basis van de inspraak op de Startnotitie zijn in de eerste fase van de m.e.r.-procedure ook alternatieven onderzocht waarin niet op voorhand van een tunnel wordt uitgegaan. In een MER eerste fase (december 2005) zijn twaalf alternatieven gepresenteerd, geanalyseerd en vergeleken. Het betrof alternatieven op het huidige tracé (op maaiveld en in een tunnel) en alternatieve tracés westelijk en oostelijk van Maastricht. Op basis van dit onderzoek en na consultatie van de omgeving heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat, in overeenstemming met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu en in afstemming met de regio, op 29 juni 2006 gekozen voor een A2 in een tunnel onder de huidige traverse. Hiermee is vastgelegd dat de A2 in ieder geval in een tunnel door Maastricht komt te liggen. Hoe de tunnel er uit komt te zien en wordt aangelegd is onderdeel van de integrale plannen van de drie marktpartijen. Dit is in juni 2006 vastgelegd in een samenwerkingsovereenkomst tussen Rijk, Provincie en beide betrokken gemeenten.

Gemeentelijk niveau

In de discussienota 'Ruimte rond de A2' (6 december 2004) is de ruimtelijke visie van de Gemeente Maastricht geschetst. Deze nota geeft inzicht in de randvoorwaarden en de uitgangspunten van de Gemeente Maastricht voor inpassing van de infrastructuur. De gemeenteraad stelde de nota na een inspraakronde vast op 26 april 2005, waarbij is besloten om de uitgangspunten en randvoorwaarden uit de nota te vertalen in het Programma van Eisen voor het project A2 Maastricht. Met de vaststelling van de nota is de basis gelegd voor verdere uitwerking van plannen en voor planologische procedures. Voor de ligging van de nieuwe verbinding tussen de A2/A79 en het bedrijventerrein Beatrixhaven zijn meerdere alternatieven onderzocht en vergeleken. Op basis daarvan bepaalde de gemeenteraad op 21 november 2006 (na inspraak) tracé C als voorkeurstracé. Dit tracé loopt zoveel mogelijk parallel aan de hoogspanningsleiding, en doorsnijdt deels het bedrijventerrein.

Vervolgprocedure

Het winnende plan wordt opgenomen in een ontwerp-tracébesluit en een ontwerp-bestemmingsplan. Hierover kunt u in de loop van 2010 nogmaals uw mening geven. Oplevering van de verkeerskundige onderdelen (infrastructuur) vindt naar verwachting in 2016 plaats. De vastgoedontwikkeling loopt door tot 2025.

1.2.3 Consultatie

Van 16 november 2008 tot en met 16 januari 2009 kunt u de drie plannen voor A2 Maastricht bekijken (onder meer via maquette en visualisaties). In stadion de Geusselt, Stadionplein 6b t/m 6d (voorzijde) is een Consultatiecentrum ingericht. Tijdens de Consultatiemarkten zijn plannenmakers en specialisten aanwezig, die uitleg geven en vragen beantwoorden over hun eigen plan. De Consultatiemarkten vinden plaats op zondag 16 november, zaterdag 22 november, dinsdag 2 december, zaterdag 13 december, dinsdag 6 januari en dinsdag 13 januari, telkens van 15.00 tot 19.00 uur. Daarnaast kunt u op dinsdagen en woensdagen (16 nov t/m 20 dec én 5 jan t/m 16 jan) van 15.00 tot 19.00 uur in het Consultatiecentrum terecht om zelf de plannen te bekijken.

Reageren via Consultatiewijzer

Tot en met 16 januari 2009 kunt u aangeven wat u van elk plan afzonderlijk vinden. Dat doet u door de Consultatiewijzer in te vullen via www.a2maastricht.nl. De Consultatiewijzer is een samenvatting en vragenlijst in één. Via filmpjes krijgt u informatie over de plannen. Daarna beantwoordt u over elk plan een aantal vragen. Er is ook ruimte om eigen aandachtspunten aan te geven. Het invullen duurt ongeveer 20-30 minuten. U kunt tussentijds stoppen, uw gegevens laten opslaan en op een later tijdstip weer verder gaan. Ook in het Consultatiecentrum staat op iedere verdieping een computer om de vragenlijst in te vullen. Bent u minder handig met een computer dan kunt u iemand van het projectbureau A2 Maastricht vragen u hierbij te helpen. Geeft u de voorkeur aan een papieren versie van de Consultatiewijzer dan kunt u hiernaar vragen. Met het invullen van de Consultatiewijzer maakt u géén keuze. Met de reacties kunnen de marktpartijen hun plannen aanscherpen en verrijken, waarna zij elk hun definitieve plan indienen.

Resultaten volgen

Alle fases van de Consultatie kunt u via www.a2maastricht.nl volgen. Zo spoedig mogelijk na 16 januari 2008 treft u een overzicht aan van de binnengekomen reacties. Alle reacties worden gebundeld in een Consultatieverslag. Ook dit zal ondermeer via de website bekend worden gemaakt. Met de reacties kunnen de marktpartijen hun conceptplannen verder aanscherpen en verrijken, waarna zij elk hun definitieve plan indienen. In het Consultatieverslag zal de Stuurgroep A2 Maastricht (samenwerkende publieke partijen Rijk, Provincie Limburg, gemeenten Maastricht en Meerssen) aangeven welke reacties naar haar mening door de marktpartijen in hun plannen moeten worden verwerkt, welke gewenst zijn en welke niet nodig, niet wenselijk of niet haalbaar geacht worden.

1.2.4 Na de Consultatie

Binnen de aanbestedingsprocedure hebben de drie marktpartijen Avenue2, BA2M, en Unie van Maastricht na de consultatie nog de tijd om hun plannen aan te passen, alvorens zij een definitieve aanbidding doen.

De beoordeling van de meerwaarde van de definitieve plannen gebeurt door een onafhankelijke commissie van deskundigen: de Gunningsadviescommissie. Deze commissie beoordeelt de plannen aan de hand van een aantal criteria, de zogeheten gunningscriteria. Dit zijn:

- integraliteit en synergie van de planontwikkeling;
- verkeersdoorstroming en bereikbaarheid;
- stedenbouwkundige en landschappelijke kwaliteit;
- milieu en leefbaarheid;
- robuuste techniek;
- de situatie tijdens uitvoering en bouwtijd.

De Projectorganisatie A2 Maastricht zal tot gunning overgaan als de Stuurgroep A2 Maastricht besloten heeft het advies van de Gunningsadviescommissie te volgen.

Na de gunning (juli 2009) volgt uitwerking van het gekozen ontwerp in een ontwerp-tracébesluit/MER, een Structuurvisie¹ (optioneel, afhankelijk van nadere besluitvorming binnen de gemeenten) en in één of meerdere (voor)ontwerp-bestemmingsplannen. Na inspraak kunnen tracébesluit en bestemmingsplan(nen) definitief worden vastgesteld.

Daarna moeten nog diverse vergunningenprocedures, voor ondermeer de sloop van gebouwen, het kappen van bomen en het oppompen van grondwater, worden doorlopen. Op www.a2maastricht.nl is een overzicht opgenomen van de te doorlopen procedures en de mogelijkheden voor betrokkenen om daarop te reageren.

De planning voor de ruimtelijke en vergunningprocedures wordt later in afstemming met de geselecteerde marktpartij vastgelegd. In het MER bij het ontwerp-tracébesluit wordt een overzicht opgenomen van de tot nu toe gevolgde procedure, vanaf de startnotitie voor het MER eerste fase, met een toelichting op de gemaakte keuzes en de daarbij relevante milieuaspecten.

¹ Op basis van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening

DRIE PLANNEN VOOR A2 MAASTRICHT

Algemeen

In dit hoofdstuk zijn de drie plannen van de marktpartijen Avenue2, BA2M en Unie van Maastricht kort beschreven op basis van de samenvattende beschrijvingen in de Integrale Plannen van de marktpartijen.

De afzonderlijke beschrijvingen van de plannen zijn volledig overgenomen uit de samenvattingen van de Integrale Plannen van de marktpartijen zelf. In hoofdstuk 3 is nader ingezoomd op een aantal specifieke planelementen. Daarbij is grotendeels geput uit de integrale plannen, en op enkele onderdelen uit één of meer onderliggende specialistische rapporten. Alle illustraties zijn afkomstig van de marktpartijen zelf.

2.1 Planbeschrijving Avenue2

De Groene Loper Vanzelfsprekend, verbindend

In prachtig Maastricht
snijdt de nuchtere Maas
ongestoord bourgondische
levendigheid aan

Ik zie trotse bewoners
en trouwe bezoekers
van de stad genietend
door haar straten gaan

Maar als een wig in het hout
doorklieft haar een snelweg
lawaaï, stof en gassen
een wond in haar zij

Het groen is er grijs
en 't verkeer komt tot stilstand
in een stad onbereikbaar
is genieten voorbij

De lucht moet geklaard
en de wond weer geheeld
vanzelfsprekend verbonden
een stad als voorheen

En in al onze buurten
wordt Maastricht, de geliefde
door het samen te maken
een stad als geen een

Begeef je in het hart van Maastricht en ontdek wat de stad je te vertellen heeft. De wens voor een oplossing voor het hardnekkige probleem dat de stad in tweeën splt: de rijksweg A2. Maastricht wenst verandering, verbinding, een schonere lucht en demping van overbodig geluid. Aan de verwezenlijking van die wens, daar werken wij aan. En het gaat ook echt gebeuren. We staan aan de start van een droom die uitkomt.

Ons plan komt voort uit de wensen van Maastricht en haar inwoners. Uit respect voor de stad. Ons uitgangspunt: gebruik maken van de grote, eigen kracht die de stad overduidelijk bezit. De impact van het plan dat wij ontworpen hebben zal groot zijn, in positieve zin. Maastricht wordt weer één. We herstellen de oost-west- én noord-zuid-verbindingen. We verbinden de stad met de Landgoederenzone in het noorden, we brengen de wijken in Maastricht-Oost dichter bij elkaar. Ons plan past Maastricht en haar inwoners. Als vanzelf.

Met de ondertunneling van de A2 bij Maastricht halen we het onderste boven. Auto's, vrachtwagens en motoren verdwijnen onder de grond. Daarmee wordt dat waar al jaren over gesproken wordt, werkelijkheid. Boven op de tunnel richten we een groene parklaan in. Grijs wordt weer groen. Deze laan trekken we door in noordelijke én zuidelijke richting. Dit groene tracé dat zich als een kronkelend lint door de stad slingert noemen we de Groene Loper. Het is ons cadeau aan Maastricht: een route, beplant met maar liefst tweeduizend bomen, die de stad met haar omgeving verbindt. Met de Groene Loper bieden wij Maastricht kansen: verandering, verbetering, verbinding.

Kansen creëren

De Groene Loper

De Groene Loper is het kloppend hart van ons plan. Ontstaan uit onze overtuiging dat de invulling van de ruimte bovenop de tunnel niet alleen een stedelijke benadering (boulevard) verdient, maar veel meer ook een landschap-pelijke benadering (laan). Met de Groene Loper veranderen we de huidige A2-zone in een verbindende ruimte voor de stad. Bovendien rolt hij verder uit dan alleen de ruimte bovenop de tunnel: de looper slingert van noord naar zuid door de stad, als een groen recreatief lint van het Céramiqueterrein tot ver in de Landgoederenzone. De route verbindt vele stadsdelen met elkaar. We geven de route haar groene karakter door de aanplant van duizenden lindebomen, in vier tot acht rijen naast elkaar. Zo krijgt de laan allure en een passende sfeer die rust, ruimte en levendigheid ademt.

Tot op de bodem

Gestapelde tunnel

We kiezen bewust voor een bijzonder vormgegeven tunnel. Niet één met alle rijbanen náást elkaar, maar één met 2 x 2 tunnelbuizen bóven elkaar. In gestapelde vorm. Daardoor wordt de tunnel niet breder dan de huidige A2, maar kan hij wel veel meer verkeer aan. Bóven de grond biedt dat een zee van mogelijkheden: meer ruimte, veiligheid en leefkwaliteit voor mens, flora en fauna. Dat zie je bijvoorbeeld terug in onze inrichting van de buitenruimte. Ons ontwerp bovengronds is vooral gericht op de voetganger en fietser. Een 'litteken' is in het geheel niet meer zichtbaar: hier is iets ongrijpbaars gebeurd, iets dat enkel een plezierig gevoel achterlaat.

Het tunneltracé loopt van knooppunt Geusselt tot het Europaplein en beslaat circa twee kilometer. Doordat de tunnel uit vier aparte buizen bestaat, is de verkeersdoorstroming optimaal. We scheiden bestemmingsverkeer van doorgaand verkeer, zodat in de tunnel minder rijstrookwisselingen plaatsvinden. Ook bij stremming of onderhoud in de tunnel kan het verkeer in een andere buis makkelijk doorstromen. Daarom hoeven we bovengronds geen calamiteitenroute aan te leggen door Maastricht-Oost, kunnen we de rijweg smal houden en kunnen we de ruimte inrichten op langzaam verkeer.

Het hart van de Groene Loper

Parklaan

Een duidelijke wens van de Projectorganisatie A2 Maastricht is de ontwikkeling van een stadsboulevard bovenop de tunnel. Wij vertaalden de boulevard naar een parklaan. Het belangrijkste verschil is dat bij een laan het accent ligt op verblijven in plaats van dat het een verkeersfunctie heeft. Eigenschappen van onze parklaan zijn: groen, langgerekt, intiem, ingericht voor vooral fietsers en wandelaars. We voorzien de laan van vijftig procent minder asfalt dan we nu op diezelfde plek aantreffen. Doordat de parklaan een bescheiden rijwegbreedte krijgt en we haar groen inrichten, vormt ze nóg minder een verkeersader. We bedachten de laan niet als 'barrière', maar als verbindend element dat naadloos past in de bestaande omgeving. We kunnen de parklaan in ons ontwerp opnemen, omdat we kiezen voor een gestapelde tunnel. Die geeft ons de zeer bruikbare vrijheid voor de inrichting bovengronds.

't Gezicht van Maastricht

Twee bijzondere stadsentrees

Waar de A2 de tunnel induikt, aan de noordzijde bij knooppunt Geusselt en in het zuiden bij het Europaplein, geven we de tunnelmonden bijzonder vorm. Ze worden straks herkenbaar als twee glooiende gebieden in het landschap. We geven deze twee nieuwe entrees naar de stad de naam 'Tweeherigheid'. Hiermee verwijzen we naar de periode in de Maastrichtse geschiedenis, waarin twee 'heren' de stad bestuurden: de Hertog van Brabant en de Prins-bisschop van Luik. De tunnelmonden krijgen bovenal een aantrekkelijke, groene uitstraling. Bij het Euro-paplein ligt de groene, glooiende ruimte net buiten de stad. Daar markeren we de tunnelmond met een rij stede-lijke villa's tussen de parklaan en de John F. Kennedysingel. Een woontoren bepaalt daar straks ook het gezicht. Bij knooppunt Geusselt ontstaat een glooiend gebied dat een overgang vormt tussen stad en landschap. Het vastgoed begeleidt hierbij de loop van de Groene Loper.

Eenheid in diversiteit

Vastgoed

In onze ogen past bij het intieme karakter van de stad Maastricht geen extreem, afwijkend, nieuw vastgoedplan. Daarom kozen we ervoor langs de parklaan woningen en kantoren te ontwerpen die zorgen voor een natuurlijke overgang naar de bestaande bouw. Dit vastgoed voegt – buiten kwaliteit - niet iets volledig nieuws toe aan de bestaande wijken, maar gaat als vanzelfsprekend op in de bestaande omgeving. We maken met de nieuwe bebou-wing áf wat er al is. De parklaan ziet er straks uit als een laan die door de jaren heen organisch ontstond, in plaats van dat ze de sfeer ademt van een 'nieuwbouwwijk'. Qua sfeer doet de laan straks denken aan de bekende, gevarieerde lanen in steden als Brussel en Antwerpen. Maar ook aan de singels die nu al bestaan in Maastricht zelf. Het gaat om een laan met een allure die past bij de Groene Loper.

Aan de laan komen woningen die verspringen in hoogte en breedte. Smal, breed, laag, hoog: diversiteit voert de boventoon. Gestapelde gebouwen naast woonhuizen. Grondgebonden woningen en appartementen. Statige pan-den die - op de begane grond - alle ruimte bieden aan ateliers, winkels of kantoren aan huis. Huizen met voortui-nen of direct grenzend aan het trottoir. Variatie in daken. We kiezen daarbij voor baksteenarchitectuur.

Op de kaart

Landgoederenzone

De Groene Loper biedt een mooie kans om de nu enigszins versnipperde Landgoederenzone te revitaliseren. Pratend over de Landgoederenzone in Maastricht, denken we niet meteen aan een dergelijke zone zoals we die bijvoorbeeld kennen uit de Vechtstreek in de provincie Utrecht. In Maastricht gaat het om een aantal 'losse' landgoederen van grote ecologische en recreatieve waarde. Ons plan is een aanzet om de zone als één gebied opnieuw op de kaart te zetten. We trekken de Groene Loper via een fietsbrug over de A2 door tot Mariënwaard. Wellicht kan hij verder 'doorrollen' tot het Julianakanaal en Kasteel Meerssenhoven. De Groene Loper verbindt bestaande landgoederen als Kasteel Geusselt, Villa Kanjel en Vaeshartelt opnieuw met elkaar én met de stad. Langs de A2 gaat de Landgoederenzone over in een fijnmaziger ecologisch netwerk met waterzones en fauna-passages.

Inleiding tot de stadsentree

Fietsbrug

Ter hoogte van Nazareth steekt de Groene Loper de A2 over in de vorm van een voetgangers- en fietsbrug. Deze ‘poort’ tot Maastricht geven we op een bijzondere manier vorm, omdat ze de kruising van de Groene Loper met de A2 markeert en tegelijkertijd de entree tot de stad inleidt. De brug ‘verwelkomt’ automobilisten die vanuit noordelijke richting op de A2 rijden tot de stad. De route over de brug maakt een S-vormige beweging. Hij ‘stijgt op’ vanuit het landschap aan de kant van het Geusselpark, gaat over de snelweg en vervolgt aan de westzijde bij Nazareth weer het open, waterrijke landschap.

Als een rups

Tunneltrein

We bouwen de tunnel met behulp van een logistieke ‘tunneltrein’. Deze bouwmaschine trekt als een rups in één keer door de wijken. We bouwen op deze manier net zo snel als een traditionele tunnel en komen één keer bij de bewoners langs. We hoeven niet te heien zodat de bouw gepaard gaat met aanzienlijk minder trillingen en geluids-overlast. Bovendien zorgt deze bouwmethode voor een betere bereikbaarheid en veiligheid tijdens de bouw.

De tunnel is in 2016 klaar. Afvoer van mergel en grond én aanvoer van bouwmaterialen loopt alleen via de oude snelweg, zodat de omgeving zo min mogelijk overlast ondervindt. Aan de westzijde van de tunnel in aanbouw rijdt het verkeer van de A2 over een versmalde, tijdelijke omleiding. Na de realisatie van de tunnel vindt het meeste werk plaats onder de grond en buiten bebouwd gebied. Door zo te bouwen ondervinden omwonenden slechts eenmalig overlast en blijft deze overlast steeds beperkt tot één deelgebied.

Op adem komen

Lucht en geluid

Ons plan verbetert de luchtkwaliteit en de geluidssituatie in het plangebied op een vanzelfsprekende en toekomst-vaste manier. Dat is te danken aan onze ontwerp oplossingen. De luchtkwaliteit en de geluidssituatie verbeteren aanmerkelijk én merkbaar bij de tunnelmonden dankzij onze keuze voor een gestapelde tunnel. Ook voldoet ons plan volledig aan de wettelijke eisen voor luchtkwaliteit. Bij de woningen in het plangebied wordt deze kwaliteit nog beter dan wettelijk noodzakelijk. De geluidssituatie langs wegen in de stad verbetert aanzienlijk, omdat ze een lagere verkeersintensiteit krijgen (tien tot dertig procent minder dan nu). Dit is te danken aan een veel betere verkeersafwikkeling door de nieuwe tunnel.

Met respect

Cultureel erfgoed

In het plangebied bevindt zich op een aantal plekken cultureel erfgoed. We hebben dit erfgoed, dat zo waardevol is voor de stad Maastricht, met aandacht verwerkt in ons plan. Bijzonder ‘nieuws’ dat voortkomt uit onze oplossing is, dat we de Gemeenteflat aan het Koningsplein behouden. Ook veel andere, waardevolle cultuurhistorische objecten komen na de realisatie van ons plan beter tot hun recht.

2026: Maastricht als één

In 2026 zal het allemaal zijn afgerond. Stáát het: Maastricht als één. Vanzelfsprekend verbonden, door de Groene Loper.

2.2 Planbeschrijving BA₂M

Cité en Route Een uniek plan

Barrière Maastricht

Het verkeer op de A2 door Maastricht vormt een barrière en een bron van overlast voor bewoners in de naast-gelegen wijken. Dat probleem moet opgelost worden, willen Maastricht en de regio zich gezond blijven ontwik-kelen. Het consortium BA₂M heeft de unieke oplossing gevonden die alle files oplost, ook op langere termijn. Dat wordt bereikt met twee aparte tunnels die boven elkaar zijn geplaatst en onafhankelijk van elkaar functioneren. De onderste tunnel, de Transittunnel, is voor het doorgaande verkeer dat zonder op- of afritten Maastricht pas-seert. De bovenste tunnel, de Ringtunnel, is voor het regionale en lokale verkeer. In deze aanpak is niet voorzien in een bovengrondse Stadsboulevard. De barrière veroorzaakt door de A2 behoort hiermee tot het verleden en het leefklimaat neemt sterk toe.

Knooppunt Kruisdonk

Het plan van BA₂M voorziet verder in de volledige verknoping van het knooppunt Kruisdonk zodat verkeer tussen de A2 en de A79 vice versa mogelijk is. Verder worden de wijk Amby van Maastricht, de wijk Rothem van de ge-meente Meerssen en Meerssen zelf op knooppunt Kruisdonk aangesloten. Vanaf knooppunt Kruisdonk wordt een verbindingsweg naar het bedrijventerrein Beatrixhaven aangelegd. De grond die vrijkomt voor de aanleg van de tunnel wordt hergebruikt voor deze verbindingsweg die op een natuurlijke wijze in het landschap ingepast wordt.

Knooppunten Geusselt en Europaplein

Bij knooppunt Geusselt wordt een turbotronde gerealiseerd waar regionaal en lokaal verkeer van elkaar wordt gescheiden. Het doorgaande snelwegverkeer is dan al van het overige verkeer gescheiden en rijdt onder de rotonde door de Transittunnel in. Ook het knooppunt Europaplein wordt aan de nieuwe situatie van de tweelaags-tunnel aangepast. Bij beide knooppunten wordt commercieel vastgoed ontwikkeld. Het gebied rond knooppunt Europaplein wordt verbonden met de stad.

De nieuwe Parkbuurt

Door de tunnel en het ontbreken van de bovengrondse Stadstraverse ontstaat een rustige parkachtige omgeving waar het voor bewoners prettig toeven is. Het Lourdesplein wordt het nieuwe levendige centrum voor bewoners van wijken die weer met elkaar verbonden zijn. De luchtkwaliteit wordt beduidend beter en de geluidsoverlast neemt sterk af. In de nieuwe autoluwe Parkbuurt worden woningen gebouwd.

Landgoederenzone

Voor de Landgoederenzone aan de noordzijde van Maastricht heeft BA₂M een duurzame oplossing gevonden met het Plan Groot Waterrijk dat voorziet in de aansluiting van de Landgoederenzone op het Geuldal en de Grensmaas, die op hun beurt weer een onderdeel zijn van het grensoverschrijdende natuurgebied Eifel-Kempen. Door water naar de Landgoederenzone te pompen wordt dit gebied in oude luister hersteld. Door wilde runderen uit te zetten die terreinen begrazen, wordt een omgeving gecreëerd waar diverse waardevolle plantensoorten en bossages kunnen terugkeren. Binnen het Plan Groot Waterrijk bieden fiets- en wandelroutes in de Landgoederenzone mo-gelijkheid voor ontspanning en recreatieve activiteiten. Vanuit Nazareth en knooppunt Geusselt lopen doorgaande routes naar de Landgoederenzone. Het voorstel van BA₂M is om het Plan Groot Waterrijk na de gunning samen met de opdrachtgever en derden verder uit te werken.

Tijdens de bouw

In het plan van BA₂M blijft Maastricht tijdens de bouw goed bereikbaar. De huidige A2 wordt slechts één keer verlegd waarna de tunnel in één fase gebouwd kan worden. De verlegde A2 wordt voorzien van stil asfalt waardoor de geluidsoverlast al tijdens de bouw afneemt. Bouwverkeer en tijdelijke omleidingen worden beperkt: minder overlast, een gunstige bouwtijd en minder uitstoot van schadelijke stoffen.

2.3 Planbeschrijving

Unie van Maastricht

Eén plan voor stad en snelweg

De enige plek in Nederland waar de automobilist letterlijk afdaalt in een dal en waar zich een prachtig panorama voor hem ontvouwt, is op de A2 vlak bij Maastricht. De enige plek waar de wandelaar zich in de lusthof van een 19^e eeuwse grootindustrieel waant is de Landgoederenzone, ook vlak bij Maastricht. De enige grote stad in Nederland die dichterbij het Europese centrum van de macht ligt dan bij de eigen hoofdstad, is ook weer Maastricht.

Een unieke stad in een uniek gebied, maar wel een stad en gebied waar ook zorgen bestaan.

De Unie biedt oplossingen en meerwaarde voor Maastricht. Vanaf eind 2015 stroomt de A2 ongehinderd en veilig door en is de bereikbaarheid van de stad flink verbeterd. De leefbaarheid en veiligheid in oostelijk Maastricht hebben een impuls gekregen en overal wordt voldaan aan de normen voor lucht- en geluidskwaliteit. Wyckerpoort en Wittevrouwenveld zijn met elkaar verbonden evenals Nazareth en park Geusselt. De voor Nederland unieke Landgoederenzone maakt deel uit van recreatieve netwerken en wordt een visitekaartje voor de stad. En Maastricht-Oost krijgt weer een echt hart. Een plek waar de bewoners zich één voelen en waar nieuwe kansen ontstaan voor de buurten. Met nieuwe woningbouw, met werkgelegenheidsprojecten en met volop ruimte voor groen.

Maar het duurt nog even voordat eind 2015 zich aandient. Het is nu 2008, twee jaar voor de start van de bouw-fase, zeven jaar voordat de Maastrichtenaren profiteren van de nieuwe situatie. Daarom begint het plan van aanpak van de Unie bij het bereikbaar en leefbaar houden van Maastricht tijdens de bouwfase. Zodra het project van start gaat, worden parallelwegen aangelegd, krijgt Beatrixhaven na enige tijd een eigen ontsluiting om de belasting van de A2 te verminderen en treden omleidingen voor internationaal verkeer in werking. Personenverkeer, vrachtverkeer, fietsverkeer, openbaar vervoer en hulpdiensten worden apart van elkaar bekeken en via dynamisch verkeersmanagement snel en efficiënt in de juiste richting geholpen. De overlast voor Maastrichtenaren blijft zo tot een minimum beperkt en de stad blijft goed bereikbaar.

In deze samenvatting beschrijft de Unie kort de zaken die dit plan tot ‘het plan van de Unie’ maken.

Het plan van de Unie – de hoofdpunten

De keuzes die de Unie maakt, worden stevast vanuit deze twee invalshoeken bekeken:

A) biedt dit de oplossing die nodig is?

B) heeft het meerwaarde voor de omgeving.

Een werkwijze die een plan oplevert dat volledig aan de eisen voldoet en omgevingswensen en –belangen respecteert en realiseert.

De hoofdpunten:

- Er komt een tunnel op maat met 2x3 rijstroken, zonder doorlopend weefvak waar het verkeer steeds moet in- en uitvoegen;
- Om hinder tijdens de bouw te beperken wordt de tunnel gebouwd met diepwanden, vloeren van gewapend onderwaterbeton en trekankers over de gehele lengte van de tunnel;
- Voor de aanvang van de bouw wordt grondwaterbemaling aangelegd om opstuwend grondwater vanaf het begin te beheersen;

- De situatie tijdens de bouw wordt maximaal afgestemd op de bewoners en bedrijven door slim en snel te bouwen. De stad blijft bereikbaar en het A2 verkeer blijft doorrijden door inzet van dynamisch verkeersmanagement en mobiliteitsmanagement. Er komt één informatiecentrum voor informatie en klachten.
- Door de A2 hoog aan te leggen ontstaat een prachtig panorama op Maastricht en de Landgoederenzone.
- Eenheid van bestaande en nieuwe markante bebouwing markeert de stadsentree bij de Geusselt;
- Een Stadsboulevard ingericht als Singel met grondgebonden woningen en aan de westzijde een langgerekt park met daarin een fietspad, speelplekken en een waterloop;
- Geen snelweg op- en afritten uit de tunnel in woongebieden;
- Behoud van de monumentale Gemeenteflat met een nieuwe toepassing als woonruimte voor starters op de woningmarkt;
- Duidelijke overgang tussen stad en landschap aan de zuidzijde van Maastricht.

Het plan van de Unie – meerwaarde en partnerschap

In het plan van de Unie is ook voldoende ruimte voor de vaak zachtere, maar belangrijke waarden uit samenleving, natuur en milieu. Zuinig omgaan met energie en grondstoffen. Emissies beperken. Sociale cohesie versterken. Zingeving voor mensen die door wat voor oorzaak dan ook buiten de samenleving staan. Ondernemerschap stimuleren. Lichaamsbeweging aanmoedigen. Niet altijd zichtbaar voor het oog, maar van vitaal belang voor een leefbaar en toekomstgericht Maastricht-Oost. De Unie kan dat niet alleen. Zij streeft dan ook nadrukkelijk naar partnerschap met Maastrichtse en andere organisaties bij het vormgeven van deze keuzen.

- De Unie past duurzaamheid toe in de breedste zin van het woord. In samenwerking met IVAM Research and Consultancy on Sustainability worden ontwerpvoorstellen op duurzaamheid getoetst en samen met de ontwerpers geoptimaliseerd;
- Maastrichtenaars met afstand tot de arbeidsmarkt krijgen nieuwe kansen. In samenwerking met ROC Leeuwenborgh ontwikkelt de Unie jaarlijks 50 stageplekken en leer-werk trajecten;
- In samenwerking met Essent wordt de grote hoeveelheid restwarmte die vrijkomt in Beatrixhaven gebruikt voor de verwarming en energievoorziening van woningen, bedrijfspanden en het Academisch Ziekenhuis.
- Samen met Reggefiber legt de Unie binnen het projectgebied supersnel internet aan voor huishoudens en kantoren;
- De Unie neemt de fietser serieus, bestaande en nieuwe fietsverbindingen worden op elkaar aangesloten. Maastricht kan “fietsstad nummer 1” worden!

De Unie zelf

Het karakter van de Unie zelf spreekt uit de omgang tijdens de bouw met de stad en haar bewoners. De Unie is gedurende vele jaren bezoeker en in zekere zin ook burger van Maastricht en wil zich voegen naar wat onder goede burgers gebruikelijk is: met gepast respect en in goed vertrouwen met elkaar omgaan. Dat doet de Unie door:

- Vooraf te informeren op bijeenkomsten en via diverse media (website, informatiecentrum);
- Met een verkeersmanagement systeem, dat reeds voor de bouw is aangelegd, het verkeer zodanig informeren, sturen en geleiden dat in de uitvoeringssituatie de beschikbare wegen altijd optimaal worden benut;
- Met mobiliteitsmanagement, met de gemeenten en Rijkswaterstaat gezamenlijk opgezet, het aantal auto's tijdens de uitvoering op de kritische uren zoveel mogelijk verminderen;
- Met het hanteren van een eenvoudig schademeldingsformulier en met een duidelijke vooraf afgesproken procedure.



**KENMERKENDE
ELEMENTEN
PLANNEN
MARKTPARTIJEN**

3.1 Kenmerkende elementen Avenue2

In de volgende paragrafen is een schematisch overzicht gegeven van het plan van de Avenue2 voor de belangrijkste planelementen.

3.1.1 Verknoping A2-A79 Avenue2



- *Verknoping*
Alle uitwisselingen tussen de A2 en A79 zijn mogelijk
De A2 is de hoofdroute; de A79 voegt in op de A2.
Beide wegen worden ontworpen als autosnelweg
De dorpen Amby en Rothem zijn in alle richtingen ontsloten op het rijkswegennet
- *Weven*
Vóór knooppunt Kruisdonk scheiding van door-
gaand verkeer en bestemmingsverkeer
Geen weefbewegingen tussen Kruisdonk en
Geusselt; op dit wegvak wordt het doorgaande
verkeer afgewikkeld op de hoofdbanen van de A2
en bestemmingsverkeer wordt afgewikkeld op de
parallelbanen
- *Inpassing*
Inpassing van de wegen door middel van groen
(gras, bomen en struiken)

3.1.2 Bedrijventerrein Beatrixhaven en nieuwe verbindingsweg met A2/A79 Avenue2



- *Rijstroken*
De weg wordt duurzaam veilig ontworpen met 2x1
rijstroken en kan in de toekomst worden verbreed
naar 2x2 rijstroken
- *Ligging*
De weg kruist de Meerssenerweg ten noorden van
landgoed Mariënwaard en ligt tussen de Schoener-
weg en de Beukenlaan
Minimale doorsnijding van de Beukenlaan
- *Inpassing*
De weg ligt boven maaiveld en is ‘verpakt’ als
bomenlint
- *Langzaam verkeer*
De Groene Loper gaat via een fietsbrug over de
A2 door tot Mariënwaard
- *Vastgoed*
Nieuw vastgoed ten zuiden van het transferium

3.1.3 Landgoederenzone Avenue2



- *Water*
Verbetering van waterkwaliteit en –kwantiteit door
de aanleg van extra waterberging (nieuw regen-
waterbuffer ten westen van de A2), een natuur-
vriendelijke inrichting van de waterlopen en het
verminderen van riooloverstorten
Het verleggen van de beekloop van de Kanjel ver-
groot de zichtbaarheid en beleefbaarheid van water
en natuur.
De Geusseltvijver wordt verkleind. Dit wordt ten
westen van de A2 gecompenseerd als plas-draszone
langs de Kanjel
- *Recreatie*
De Groene Loper via een fietsbrug gaat over de A2
door tot Mariënwaard
Verbinding van landgoederen Kasteel Geusselt, Villa
Kanjel, Kasteel Bethlehem en Kasteel Vaeshartelt
met de Groene Loper en Geusselpark
- *Ecologie*
Oevers worden ingericht als ecologische verbin-
dingszone
Faunapassages onder de A2 en Meerssenerweg
Diverse ecologische verbindingen tussen de noord-
en zuidzijde van de ontsluitingsweg Beatrixhaven
Verlegging van de Gelei naar de kern van de
Mariënwaard ter versterking van het natte eco-
logische netwerk

3.1.4 Knooppunt Geusselt en omgeving Avenue2



- *Ligging tunnelmond*
De in- en uitgang van de onderste tunnelbuis ligt ter hoogte van de zaagtandflats bij Nazareth. De in- en uitgang van de bovenste tunnelbuis ligt direct ten zuiden van knooppunt Geusselt
- *Uitvoering knooppunt*
Uitwisselingen tussen de A2, tunnel en stedelijk netwerk van Maastricht zijn mogelijk
Aparte rijstroken voor de hoofdstroom A2noord richting Maastricht-centrum en Maastricht-centrum richting A2noord
Uitwisseling met lokaal verkeer (Terblijterweg en Viaductweg) op maaiveld via twee met verkeerslichten geregelde kruispunten
- *Langzaam verkeer*
Nieuwe langzaam verkeer tunnel onder de Viaductweg verbindt Nazareth met Wyckerpoort
Langzaam verkeer brug ten noorden van Nazareth over de A2 als onderdeel van de Groene Loper
De bestaande tunnel onder de A2 ten noorden van Nazareth blijft bestaan
Langzaam verkeer tunnel onder de Terblijterweg, is onderdeel van de Groene Loper die de Parklaan verbindt met de landgoederenzone
- *Landschappelijke inpassing*
Inpassing van de wegen in het landschap door middel van groen (gras, bomen en struiken)
De tunnelmonden worden verwerkt in een groene glooiing van 5 tot 10 meter hoog die rijk is voorzien van bomen
Langs de portiekflats bij Nazareth is een extra brede groene zone voorzien van gras en bomen. Het groen vormt een natuurlijke buffer tussen de parkrandflats en de A2
Vastgoed rond Geusselt bestaat uit een zichtbepalende woontoren, de stadsentree. Langs de parklaan bevindt zich commercieel vastgoed

3.1.5 Kruising Viaductweg / Meerssenerweg Avenue2



- *Uitvoering viaduct*
Doorgaand verkeer richting Maastricht-centrum wordt ongelijkvloers (met 2 gescheiden viaducten) over de Meerssenerweg geleid. Deze rijbanen klimmen richting het spoorviaduct
Verkeersuitwisseling
- Uitwisseling van verkeer tussen de Viaductweg en de Meerssenerweg vindt plaats op maaiveld met een geregeld kruispunt (verkeerslichten)

3.1.6 Tunnel Avenue2



Configuratie: 2x2x2
Aantal lagen: 2

Scheiding doorgaand verkeer / lokaal verkeer

- Bovenste tunnel voor bestemmingsverkeer verbindt Geusselt en Europaplein, met een maximale snelheid van 80 km/h
Onderste tunnel voor doorgaand verkeer, met een maximale snelheid van 100 km/h
Transport gevaarlijke stoffen:
in bovenste tunnel categorie 1 toegestaan,
in onderste tunnel alle stoffen toegestaan (categorie 0)
- *Weven*
In de bovenste tunnelbuis weefbewegingen van divers bestemmingsverkeer. In de onderste tunnelbuis geen weefbewegingen, hier rijdt uitsluitend transitverkeer
- *Opstuwung grondwater*
Handhaven van huidige grondwaterstroming door met behulp van hevels het grondwater van de oostzijde van de tunnel naar de westzijde van de tunnel te transporteren

3.1.7 Stadsboulevard en omgeving Avenue2



- **Wegen en paden**
Verkeersluwe parklaan met 2x1 rijstrook en parkeerstrook
Centraal recreatiepad voor voetgangers en fietsers met vier tot acht rijen lindenbomen
Afbuiging aan de uiteinden, geaccentueerd door de meebuigende vorm van het nieuwe vastgoed
Aan de noordzijde indirecte verbinding naar Terblijterweg, aan de zuidzijde indirecte verbinding met de John F. Kennedysingel.
- **Oost-west verbindingen**
Verbindingen voor autoverkeer bij Old Hickoryplein, Cobbenhagenstraat/Voltastraat, Scharnerweg en A. van Scharnlaan/Heerderdwarsstraat
Fietsverbindingen bij alle kruispunten
- **Stedelijke invulling**
Geusselt: kleinschalige kantoorruimten, zakelijke dienstverlening, sport en recreatie, appartementen in groene setting ter hoogte van Pater Forti
Middengebied: verknoping van de wijken aan beide zijden van het plangebied, kleinschalige functieontwikkeling langs verbindinglijnen, Gemeenteflat blijft behouden
Europaplein: zakelijke dienstverlening en gezondheidszorg, ruimte voor kleinschalige, flexibele, kennisintensieve bedrijvigheid

3.1.8 Knooppunt Europaplein en omgeving Avenue2



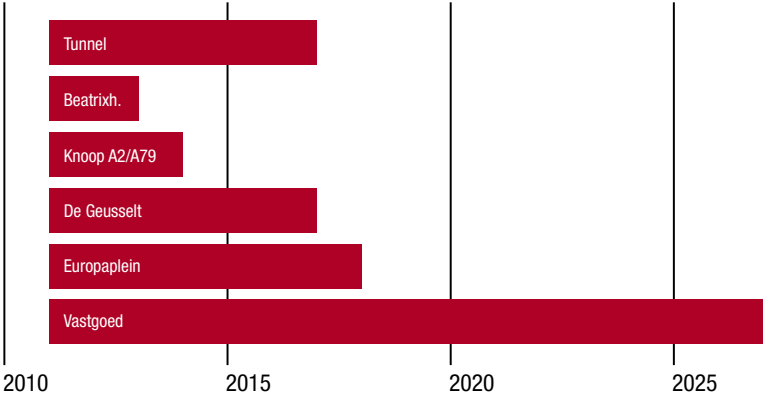
- **Toe- en afritten van A2**
Ligging ten zuiden van John F. Kennedysingel, met één aansluiting op de John F. Kennedysingel. Het kruispunt is geregeld met verkeerslichten
John F. Kennedysingel is in een uitbuiging naar het zuiden verlegd
- **Tunnelmond**
In- en uitritten van beide tunnels liggen ten zuiden van de verlegde John F. Kennedysingel
Er is een afstand tussen tunnelmonden voor doorgaand (transit) en bestemmingsverkeer
- **Ontsluiting stadsboulevard**
De stadsboulevard (parklaan) is toegankelijk via een bajonet-vormige kruising met verkeersregelininstallatie vanaf John F. Kennedysingel
- **Vastgoed**
Vastgoed ten noorden van John F. Kennedysingel (6 bouwlagen) fungeert als visuele en fysieke afscheiding tussen de parklaan en de stadsentree
Vastgoed bestaat uit een zichtbepalende woontoren en stedelijke villa's
- **Landschappelijke inpassing**
De tunnelmonden zijn verwerkt in een groene glooiing van vijf tot tien meter hoog die voorzien is van bomen en gras

3.1.9 Vastgoed Avenue2



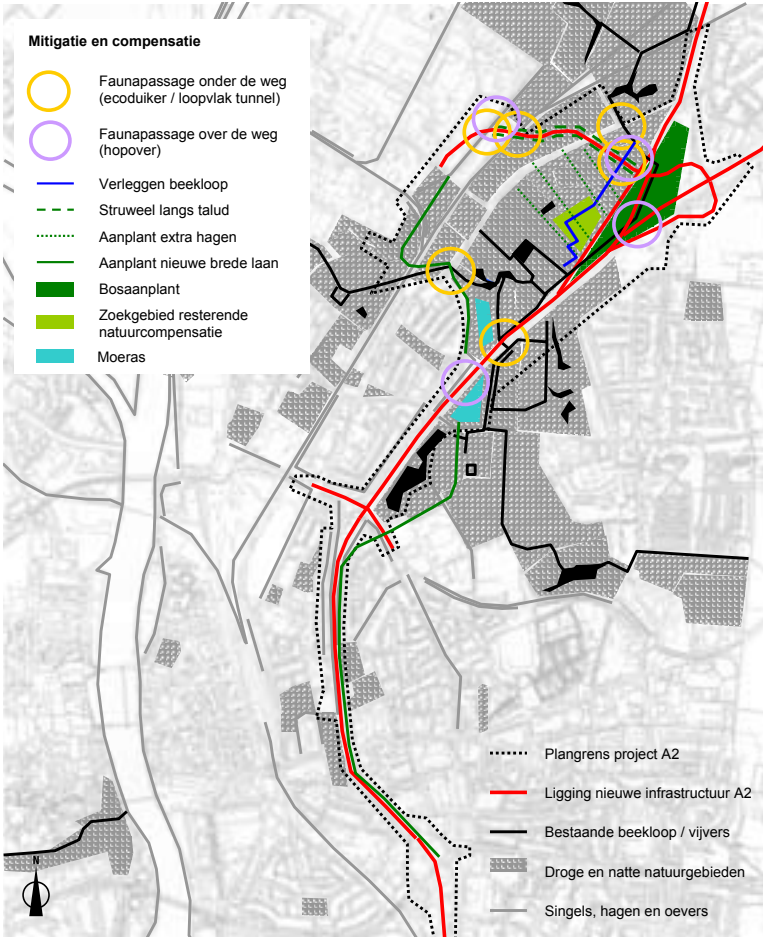
- Nieuwe woningen: 1043
- Gestapeld: 609 (plus 57 in Gemeenteflat)
 - Grondgebonden: 491
- Woningen te slopen: 448 (behoud gemeenteflat)
- Overig te slopen vastgoed: 7
- Commercieel vastgoed (m² bvo): 16.500 (plus 1800 mixed use vastgoed)

3.1.10 Realisatieplanning Avenue2



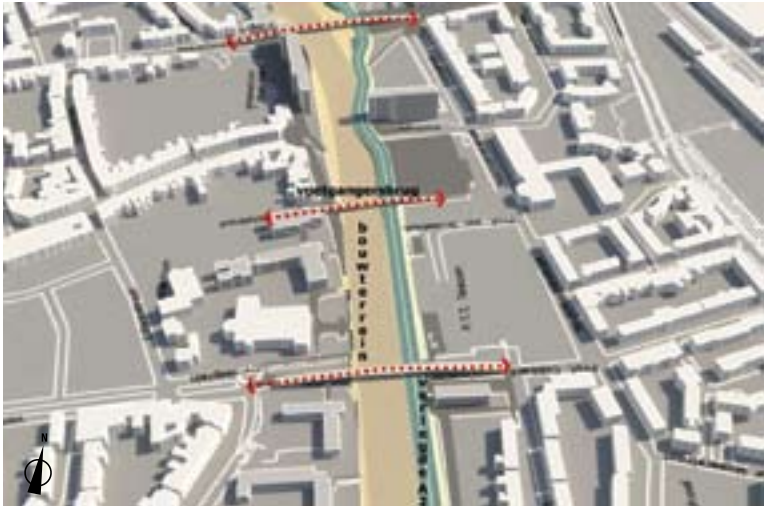
Tunnel: 2011-2017, realisatie tijdelijke N2 in 2011
Ontsluiting Beatrixhaven: 2011-2013
Knoop A2/A79: 2011-2014
De Geusselt: 2011-2017
Europaplein: 2011-2018
Vastgoed: 2011-2027

3.1.11 Compensatie Avenue2



- *Te compenseren oppervlak*
De compensatietaakstelling vanuit de Flora- en faunawet, EHS, POG en Boswet voor arealverlies bedraagt 15,3 ha.
Het ontwerp bevat 23,7 ha compensatie
- *Locatie van compensatie*
De compensatie vindt plaats binnen het plan-gebied. Vervolgonderzoek moet uitwijzen of resterende natuurcompensatie nodig is. Mocht dit het geval zijn, dan is reeds een zoekgebied voor natuurcompensatie gereserveerd

3.1.12 Verkeer tijdens de bouw Avenue2



- *Ligging N2*
De N2 wordt over de volle lengte door Maastricht naar het westen verlegd. Deze ligging blijft gedurende de volledige tijd van de tunnelbouw gehandhaafd
- *Rijstroken en capaciteit N2*
De verlegde N2 heeft 2x2 rijstroken, deze zijn versmald (-10% capaciteit)
Knooppunt de Geusselt verschoven en versmald. Het aantal rijstroken blijft gelijk
- *Functionaliteit en bereikbaarheid*
Kruisend verkeer kan gebruik maken van kruising Scharnerweg en Voltastraat, er is geen afslaand verkeer mogelijk 4 tijdelijke fiets- en voetgangersbruggen over de N2 en tunnel voor de gehele duur van het werk
Parallelwegen worden gefaseerd afgesloten, omleidingsroutes worden aangegeven en waar nodig wordt het bestaande wegennet aangepast
- *Bouwverkeer*
Werkverkeer maakt tijdens de bouwvoorbereiding voornamelijk gebruik van bestaande parallelwegen langs de N2 en incidenteel van wegen binnen het plangebied.
Tijdens de tunnelbouw gebruikt het werkverkeer alleen nog het eigen werkterrein (het toekomstige tunneltracé)
- *Maatregelen intensiteitsbeperking*
Groene Golf voor N2 door Maastricht
Geen afslaand verkeer van en naar N2 tussen de knooppunten Geusselt en Europaplein
Langzaam verkeer kruist N2 tussen de knooppunten Geusselt en Europaplein ongelijkvloers
Actuele reisinformatie aanbieden via mobiele toepassingen (zoals telefoons) en elektronisch gestuurde routepanelen (dynamisch verkeersmanagement)
Openbaar vervoer intensiveren, capaciteit vergroten en goedkoop aanbieden
Afstemmen evenementen en werkzaamheden
Werkzaamheden en transporten die verkeershinder kunnen opleveren, worden zo nodig en in overleg met de omwonenden 's nachts uitgevoerd

3.1.13 Maatregelen luchtkwaliteit Avenue2



- De tunnelmonden voor doorgaand verkeer en lokaal verkeer liggen in afstand van elkaar versprongen
- De tunnelmonden liggen op een zo groot mogelijke afstand van de woningen
- Het doorgaande verkeer met de hoogste intensiteit en de meeste vrachtwagens wordt naar het midden van de weg geleid
- Oostwaartse verschuiving van de weg-as bij het knooppunt Geusselt
- Verdiepte ligging van de route voor het doorgaande verkeer bij de knooppunten Geusselt en Europa-plein
- De rijbanen van de A2 naar het centrum vice versa liggen verhoogd en functioneren mede als geluidwal voor de achterliggende bebouwing
- Verschuiving van de Viaductweg naar het zuiden
- Met het plan wordt de luchtkwaliteit sterk verbeterd zonder overschrijding van de grenswaarden

3.1.14 Geluidwerende voorzieningen Avenue2



- *Gehele traject*
Toepassen van geluidarm asfalt op A2 en A79
Overige wegen krijgen een geluidarme deklaag
- *Rothem en Amby*
Het bestaande scherm met hoogte 3 meter handhaven
Een nieuw scherm met hoogte 6 meter
Twee nieuwe schermen met hoogte 2,5 meter
Een nieuw scherm met hoogte 3 meter
Gevelmaatregelen bij circa 24 woningen
- *Landgoederenzone en ontsluiting Beatrixhaven*
Ontsluiting Beatrixhaven: maatwerkoplossing voor één woning, geen scherm
Landgoederenzone: geen scherm langs westzijde A2
- *Geusselt en Nazareth*
Verschuiving van de A2 in oostelijke richting bij knooppunt de Geusselt en licht oplopend talud vanaf de flats richting snelweg
Verdiepte ligging van de route voor het doorgaande verkeer
Geluidwerende barriers (1,10m hoog) langs toe- en afritten van de A2 naar de Viaductweg en Terblijterweg en vice versa
Geluidwerende gevelmaatregelen aan enkele portiekflats van Nazareth
Geluidwerende gevelvoorzieningen aan bestaande hoogbouw aan de noordzijde van de Viaductweg
Sloop van appartementen en bouw van geluids-ongevoelig vastgoed ten zuiden van de Viaductweg als afscherming voor achtergelegen appartementen
- *Stadsboulevard*
Geluidarme verharding parklaan
- *Europaplein*
Nieuw vastgoed langs de John F. Kennedylaan krijgt in principe kantoorfunctie. Wanneer door marktontwikkelingen toch voor woningen wordt gekozen, krijgen deze geluidsluwe gevels om de gewenste norm te halen
Tunnelmonden in afstand van elkaar versprongen

3.2 Kenmerkende elementen BA₂M

In de volgende paragrafen is een schematisch overzicht gegeven van het plan van BA₂M voor de belangrijkste planelementen.

3.2.1 Verknoping A2-A79 BA₂M



- *Verknoping*
Alle uitwisselingen tussen de A2 en A79 zijn mogelijk
De A79 is de ‘hoofdroute’: De A2 voegt in en uit op de A79, waarbij de A79 ook 2x2 rijstroken krijgt
Volledige aansluiting van de dorpen Amby en Rothem op de A2 en A79
- *Weven*
Weven tussen Kruisdonk en Geusselt, maar voor de ingang van de tunnel
- *Inpassing*
Zo veel mogelijk handhaving van huidige kunstwerken en uitbreiding van bestaande wegaansluitingen, met minimale aanpassing bestaande situatie
De aansluitingen op de A2 / A79 zijn compact ontworpen om het ruimtebeslag in bestaande natuurgebieden te minimaliseren

3.2.2 Bedrijventerrein Beatrixhaven en nieuwe verbindingsweg met A2/A79 BA₂M



- *Rijstroken*
De weg is uitgevoerd als stroomweg met 2x1 rijstroken en kan in de toekomst worden verbreed naar 2x2 rijstroken
- *Ligging*
Het tracé is iets verschoven ten opzichte van de variant C van de gemeente Maastricht om leefgebied van de kamsalamander en een waardevol bronbos te sparen
De weg ligt ten oosten van de Beukenlaan, hierdoor blijft ook de bomenrij langs de Beukenlaan gespaard
- *Inpassing*
De weg ligt boven maaiveld en is aan beide zijden voorzien van een grondwal
De weg sluit aan op de P&R-voorziening
Een rotonde op de kruising van Beukenlaan met Hoekerweg
- *Langzaam verkeer*
Bestaande fiets- en voetgangersroutes (via Mariënwaaard – Hoekerweg) blijven gehandhaafd
De Beukenlaan wordt verlengd richting Jeruzalemweg, dit is de langzaamverkeer aansluiting voor de lightrailhalte
- *Vastgoed*
Kleine kantoorgebouwen aan de westzijde van het lightrailstation

3.2.3 Landgoederenzone BA₂M



- **Water**
Vernatting van de Landgoederenzone door het inbrengen van water dat wordt opgestuwd bij de tunnel. Het water wordt ingebracht via een nieuwe bron ten noordoosten van de Marathonweg (de Nieuwe Fontein)
Herstellen en vernieuwen van het bekensysteem, verbetering van de waterkwaliteit
Nieuw doorstroombueroas tussen de weg Limmel-Rothem en de spoorlijn en in natuurpark Nazareth
- **Recreatie**
Bestaande fiets- en wandelroutes worden verbeterd en aangevuld, vanuit Nazareth en Park de Geusselt zijn er doorgaande routes die de Landgoederenzone ingaan
- **Ecologie**
Aanleg van kalkhellingen op diverse taluds, namelijk taluds van verbindingsweg Beatrixhaven, knooppunt Kruisdonk, westkant van de A2 en tussen de A2 en de A79
1 eco-passage A2, 1 eco-passage voor grote grazers ter plaatse van Mariënwaard, 1 eco-passage voor grote grazers ter plaatse van de Hoekerweg, 2 amfibie-passages ter plaatse van Mariënwaard en 2 eco-passages ter plaatse van Beatrixhaven
Natuurlijke begrazing gebied Mariënwaard
Visie voor de ontwikkeling van het Plan Groot Waterrijk, dat de Landgoederenzone verbindt met de natuurgebieden Geuldal en Grensmaas

3.2.4 Knooppunt Geusselt en omgeving BA₂M



- **Ligging tunnelmond**
De in- en uitgang van de onderste tunnelbuis liggen onder het midden van het verkeersplein
De tunnelmond van de bovenste tunnelbuis ligt circa 100 meter ten zuiden van het knooppunt
- **Uitvoering knooppunt**
Een iets verhoogd aangelegde turborotonde met verkeerslichten en met aansluitingen op de A2-A79, Viaductweg, Terblijterweg en Ringtunnel
De Viaductweg ligt eveneens verhoogd ten opzichte van maaiveld
Voor het verkeer komende vanuit de Ringtunnel ligt het opstelvak voor de verkeerslichten van het knooppunt buiten de tunnel
- **Langzaam verkeer**
De Viaductweg heeft een onderdoorgang voor lokaal en langzaam verkeer
Brug voor langzaam verkeer over de A2 en over de Terblijterweg
- **Landschappelijke inpassing**
Het landschap en de kantoren aan de zuidzijde van het knooppunt vormen één geheel en markeren de noordelijke entree van Maastricht
Een groene inrichting met bij het Limburgse heuvellandschap aansluitende glooiingen (circa één meter boven maaiveld)
Nieuwe kantoorgebouwen zorgen voor afscherming van verkeersgeluid voor de achterliggende wijken

3.2.5 Kruising Viaductweg / Meerssenerweg BA₂M



- *Uitvoering viaduct*
Doorgaand verkeer op de Viaductweg kruist de Meerssenerweg met een Viaduct
- *Verkeersuitwisseling*
Uitwisseling tussen Viaductweg en Meerssenerweg via 2 kruispunten op maaiveld.
Doseerlichten voor verkeer vanaf de Meerssenerweg richting de Geusselt
Voor het fietsverkeer blijven de bestaande routes gehandhaafd

3.2.6 Tunnel BA₂M



- Configuratie: 2x2x2
Aantal lagen: 2
- *Scheiding doorgaand verkeer / lokaal verkeer*
Bovenste tunnel (Ringtunnel) voor het regionale verkeer verbindt Geusselt en Europaplein, ontwerp-snelheid 70 km/h
Onderste tunnel (Transittunnel) voor doorgaand verkeer, ontwerp-snelheid 100 km/h
Transport van gevaarlijke stoffen is in beide tunnels toegestaan (categorie 0). In de normale situatie: gevaarlijke stoffen door de transittunnel. Bij afsluiting transittunnel bestaat de mogelijkheid gevaarlijke stoffen door de ringtunnel te leiden
 - *Weven*
Geen weefbewegingen in de tunnel. Weefbewegingen vinden plaats ten noorden van knooppunt Geusselt en ten zuiden van Europaplein
 - *Opstuwing grondwater*
Horizontale drainage langs tunnel voor het afvoeren van opstuwend grondwater

3.2.7 Stadsboulevard en omgeving BA₂M



- *Wegen en paden*
Geen stadsboulevard als N2 voor doorgaand verkeer. Het verkeer tussen knooppunten Geusselt en Europaplein gaat via de ringtunnel. Het bestemmingsverkeer naar de woonwijken via het bestaande wegennet. In plaats van stadsboulevard een groene zone / leefgebied met ruimte voor langzaam verkeer
- *Oost-west verbindingen*
Doorgaande verbinding voor autoverkeer via de Scharnerweg en Voltastraat
Verbindingen voor langzaam verkeer via Prof. Quixstraat, Voltastraat, Frankenstraat, Scharnerweg, Prinsenlaan en Regentesselaan
- *Stedelijke invulling*
Geusseltplein – kantoorgebouwen aan knooppunt De Geusselt en woon-werkwoningen langs de Viaductweg, viaductjes voor voetgangers en fietsers direct ten zuiden van Geusseltplein
Parkbuurt (Tussen Wittevrouwenveld en Wyckerpoort) – grondgebonden woningen en functies zoals een kindercrèche. groene inrichting bovenop de tunnel
Lourdesplein (tussen kerk en school en Maartenspoort) – een verkeersluw plein, goed bereikbaar voor omringende buurten en goed oversteeikbaar. Ten zuiden van het plein een blok eigentijdse herenhuizen
Oranjepark – een park met bebouwing, Gemeenteflat wordt vervangen door appartementengebouw

3.2.8 Knooppunt Europaplein en omgeving BA₂M



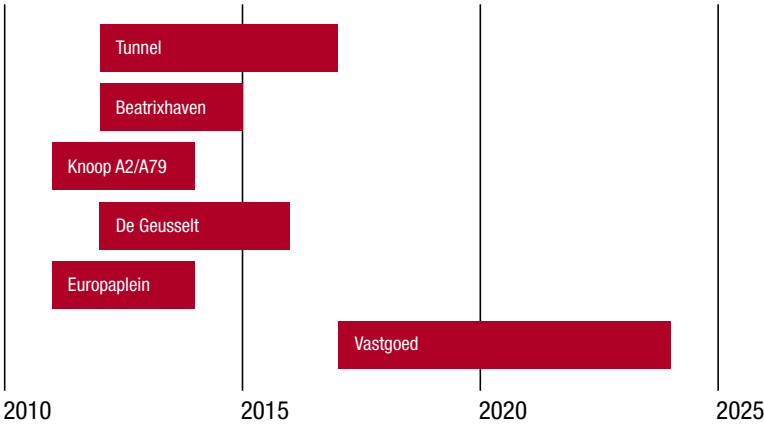
- *Toe- en afritten van A2*
Ligging toerit ten noorden van Kennedysingel;
ligging afrit ten zuiden
De toe- en afritten sluiten aan op de John F. Kennedysingel via 2 met verkeerslichten geregelde kruispunten
- *Tunnelmond*
De tunnelmonden liggen ten noorden van de John F. Kennedysingel, de tunnelmonden van Transittunnel en Ringtunnel zijn versprongen
- *Ontsluiting stadsboulevard*
Er is geen Stadsboulevard aanwezig, de aanwezigheid van de Ringtunnel maakt een Stadsboulevard overbodig
- *Vastgoed*
Vastgoed bestaat uit kantoren en woningen in een groene setting
Een doorgaande lijn van 1- en 2-laagsbebouwing langs de doorgaande infrastructuur.
- *Landschappelijke inpassing*
Niet meer gebruikte infrastructuur wordt omgevormd tot parkachtige verblijfsgebieden met doorgaande langzaam verkeersroutes. Deze verblijfsgebieden worden omgeven door een landschap van groene daken en patio's.

3.2.9 Vastgoed BA₂M



Nieuwe woningen: 334
Gestapeld: 128
Grondgebonden: 206
Woningen te slopen: 500 (inclusief gemeenteflat)
Commercieel vastgoed (m² bvo): 30.000 kantoren

3.2.10 Realisatieplanning BA₂M



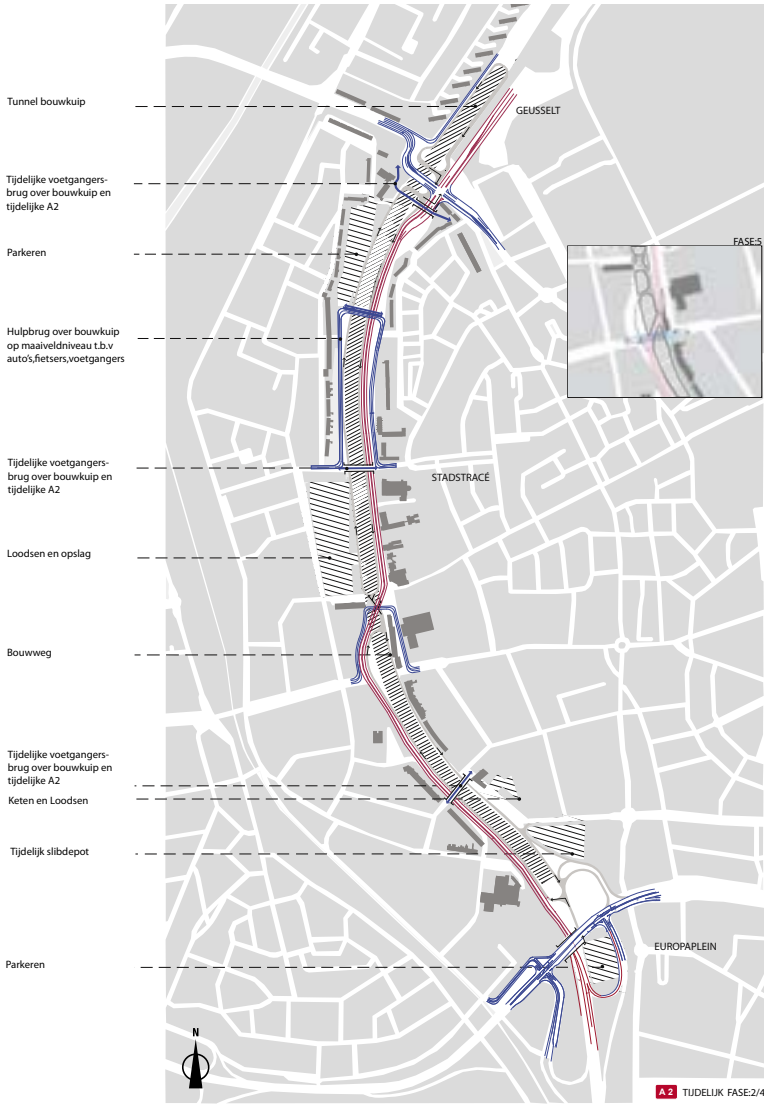
Tunnel: 2012- 2016, realisatie tijdelijke N2 in 2011
Ontsluiting Beatrixhaven: 2012-2015
Knoop A2/A79: 2011-2014
De Geusselt: 2012-2016
Europaplein: 2011-2015
Vastgoed: 2017-2024

3.2.11 Natuurcompensatie BA₂M



- *Te compenseren oppervlak*
21 ha compensatie binnen plangebied voor areaalverlies van EHS en POG
De compensatietaakstelling vanuit de Flora- en Faunawet bedraagt 16 ha voor verlies aan leefgebied/fourageergebied
- *Locatie van compensatie*
Compensatie voor areaalverlies wordt gerealiseerd in het plangebied
2,5 ha compensatie voor verlies aan leefgebied van de Groene Specht binnen het plangebied (zie lichtgroen gebied)
13 ha compensatie voor verlies aan fourageergebied voor de ingekorven vleermuis is mogelijk langs het Julianakanaal buiten het plangebied (zie donkergroen gebied bij Meeressenhoven)
In variant Groot Waterrijk (optie) is het zoekgebied voor compensatie groter (zie donkergroen gebied)

3.2.12 Verkeer tijdens de bouw BA₂M



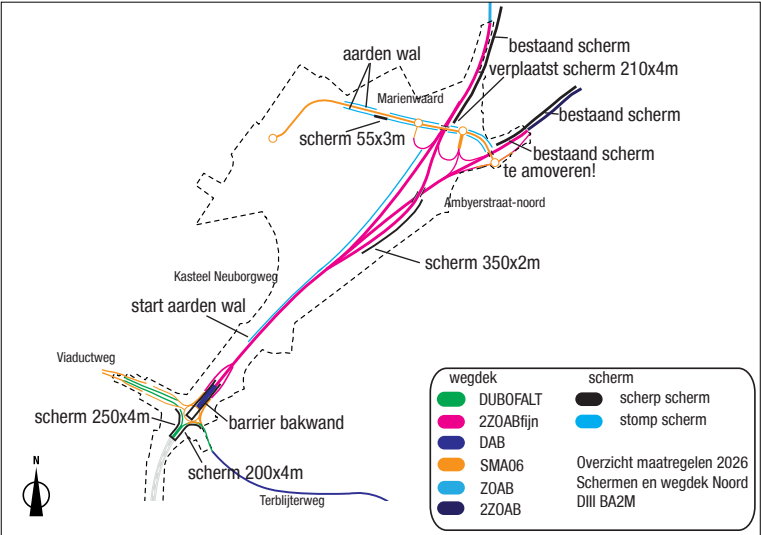
- **Ligging N2**
Bij de Geusselt tijdelijke A2 ten oosten van de huidige A2 en kruising (deels op de huidige vijver)
Tussen de Geusselt en Europaplein tijdelijke A2 deels oostelijk en deels westelijk van het tunneltracé
Bij Europaplein tijdelijke A2 ten westen van de huidige ligging
- **Rijstroken en capaciteit N2**
Het huidige aantal rijstroken blijft beschikbaar tijdens de bouw.
De doorstroming op de tijdelijke A2 wordt geoptimaliseerd door het toevoegen van een bypass op de richting A2-Viaductweg, het laten vervallen van een aantal oversteekplaatsen en het laten vervallen van uitwisseling van de A2 met Scharnerweg en Voltastraat.
- **Functionaliteit en bereikbaarheid**
De afslagen Scharnerweg en Voltastraat voor auto-verkeer vervallen. De mogelijkheid om ter plaatse van de Scharnerweg en Voltastraat over te steken wordt gehandhaafd. De ontsluiting van de Scharnerweg vindt o.a. plaats via de Meerssenerweg
Tijdens de bouw zijn er vijf oversteek mogelijkheden voor voetgangers en fietsers: ten zuiden van Geusselt (alleen voetgangers), bij de Prof. Quixstraat, bij de Voltastraat, bij de Regentesselaan (alleen voetgangers) en bij de Frankenstraat of Scharnerweg. Tijdens de bouw worden enkele wegen aan de oost- en westzijde van het tracé afgesloten. Voor de bereikbaarheid van de panden aan deze wegen worden maatregelen getroffen
- **Bouwverkeer**
Het bouwverkeer rijdt over eigen bouwwegen aan beide kanten van de bouwkuip, die toegankelijk zijn bij het Europaplein en de Geusselt. Voor de werknemers worden eigen parkeerplaatsen gemaakt.
- **Maatregelen intensiteitsbeperking**
Beperken van de hoeveelheid autoverkeer gedurende de bouwperiode door het instellen van omleidingen en het stimuleren van alternatieve vervoersmiddelen. Aan de rand van de stad worden zogenaamde ‘Park en Ride’ voorzieningen ingepast voor openbaar vervoer naar de binnenstad
Informatieverstrekking aan verkeersdeelnemers over geplande bouwactiviteiten

3.2.13 Maatregelen luchtkwaliteit BA₂M



- De tunnelopeningen van de Transittunnel en die van de Ringtunnel liggen niet op dezelfde plaats, waardoor de uitstoot van fijn stof en stikstofdioxide beter wordt gespreid
- Afschermdende bebouwing aan weerszijden van de ingang van de Ringtunnel bij de Geusselt
- Door de tweelaagstunnel en de afwezigheid van een stadsboulevard op maaiveld wordt de luchtkwaliteit zodanig verbeterd dat geen aanvullende maatregelen nodig zijn tussen de knooppunten Geusselt en Europaplein
- Het plan van de BA₂M leidt tot een betere luchtkwaliteit dan volgens de wet luchtkwaliteit minimaal vereist is

3.2.14 Geluidwerende voorzieningen BA₂M



- **Gehele traject**
Toepassen van ‘stil’ asfalt voor alle wegen binnen het plangebied
Er zijn geen schermen voorzien in de stad
- **Rothem en Amby**
Rothem: ophogen van het scherm langs de A2 tot een hoogte van 4 meter
Amby: plaatsen van een scherm langs de A2, hoogte 2 meter
- **Landgoederenzone en ontsluiting Beatrixhaven**
Ontsluiting Beatrixhaven: grondwal aan weerszijden van de nieuwe weg, hoogte circa 3 meter
Marienwaard: plaatsen van een scherm op het viaduct, hoogte 3 meter
Landgoederenzone: geluidswal van circa 2,5 meter ten westen van de A2
- **Geusselt en Nazareth**
De Geusselt: afschermdende kantoorbebouwing en geluidsabsorberende wanden langs de Ringtunnel (hoogte 4 meter) en de entree van de Transittunnel
Nazareth: gevelmaatregelen of een geluidsscherm voor de Nazareth flats
- **Stadsboulevard**
Door de afwezigheid van een Stadsboulevard zijn geen verdere geluidsmaatregelen benodigd tussen Geusselt en Europaplein
- **Europaplein**
Afschermdende kantoorbebouwing

3.3 Kenmerkende elementen Unie van Maastricht

In de volgende paragrafen is een schematisch overzicht gegeven van het plan van Unie van Maastricht voor de belangrijkste planelementen.

3.3.1 Verknoping A2-A79 Unie van Maastricht



- *Verknoping*
Alle uitwisselingen tussen de A2 en de A79 zijn mogelijk
De A2 wordt verhoogd en is de hoofdroute; de A79 voegt in op de A2
Directe aansluiting van Amby en Rothem op knooppunt Kruisdonk
- *Weven*
Weefvak tussen Kruisdonk en Geusselt
- *Inpassing*
De A2 wordt over de gehele lengte verhoogd aangelegd en blijft dalen tot in het Maasdal
Panorama vanaf de A2 op de Landgoederenzone en Maastricht
Een “vals plat” schermt de A2 en A79 visueel en qua geluid af van Amby en Rothem en zorgt voor een landelijke dorpsrand
Fietsbrug over de A79

3.3.2 Bedrijventerrein Beatrixhaven en nieuwe verbindingsweg met A2/A79 Unie van Maastricht



- *Rijstroken*
De weg heeft 2x1 rijstroken en kan in de toekomst worden uitgebreid naar 2x2
- *Ligging*
De weg ligt zo ver mogelijk noord en west, minimale doorsnijding van de Beukenlaan
De weg sluit aan op de Schoenerweg en volgt het tracé van de Schoenerweg
- *Inpassing*
De taluds van de weg worden zo ingericht dat zij aansluiten bij het omliggende landschap
De Beukenlaan wordt hersteld en doorgetrokken van Bethlehem tot Vaeshartelt
- *Langzaam verkeer*
De Beukenlaan wordt doorgetrokken tot aan het dal van de Kanjel en wordt onderdeel van het langzaam verkeer netwerk
- *Vastgoed*
Zichtlocatie voor nieuwe bedrijven tussen het Lightrail station en het transferium, die als industriële kastelen aan de landgoederenzone grenzen

3.3.3 Landgoederenzone Unie van Maastricht



- *Water*
Al het schone water uit het plangebied wordt hergebruikt en wordt via de Geusseltvijver naar de landgoederenzone geleid
Verbetering van de waterkwaliteit door aanpassing van het rioolstelsel en minder overstort op de Geusselt
Een nieuwe waterloop verbindt de Gelei met de Kanjel
De Kanjel wordt omgelegd en losgekoppeld van de landgoedvijvers
- *Recreatie*
Fiets- en voetgangerspassage onder de A2 (gekoppeld aan de eco-passages), welke aansluit op bestaande recreatieve netwerken
De Meerssenerweg wordt weer een laan en de recreatieve hoofdader van het gebied. De weg krijgt een nieuw profiel en de vrijkomende ruimte wordt gebruikt voor bomenrijen en vrijliggende fietspaden
Langs de Kanjel wordt een fiets-voetpad aangelegd en langs het Gelei een voetpad
Verwijderen van te hoog groen langs de A2, waardoor de landschapsbossen van La Grande Suisse en dr. Poelsoord zichtbaar worden vanaf de A2; De specifieke beplanting die bij de landgoedbossen hoort blijft gehandhaafd
Herstel van boomgaarden en natte graslanden ten noordoosten van La Grande Suisse
- *Ecologie*
Een eco-passage onder de A2 ter hoogte van landgoed Severen. Aan deze eco-passage is de Kanjel gekoppeld.
Eco-passage onder de verbindingsweg Beatrixhaven langs de Meerssenerweg
Het onverharde fietspad dat ter hoogte van de Beukenlaan de verbindingsweg kruist, is zonder aanpassingen geschikt als faunapassage tussen de Meerssenerweg en het spoor

3.3.4 Knooppunt Geusselt en omgeving Unie van Maastricht



- *Ligging tunnelmond*
De tunnelingang ligt ten noorden van verkeersplein Geusselt
- *Uitvoering knooppunt*
Een met verkeerslichten geregeld turbo-verkeersplein op straatniveau
Vrije by-pass voor de relatie A2 noord-Noorderbrug
Geen in- en uitritten vanuit de tunnel richting Viaductweg en Terblijterweg
- *Langzaam verkeer*
Langzaam verkeer brug over A2 ten noorden van knooppunt Geusselt verbindt park Geusselt met Nazareth
Bestaande langzaam verkeer tunnel onder Viaductweg wordt verlengd en vernieuwd
- *Landschappelijke inpassing*
Eenheid van bestaande en nieuwe markante bebouwing markeert de stadsentree
Bomenrijen verbinden de Viaductweg en Terblijterweg tot één stedelijke ruimte
Nieuwe Parkrandflats geven allure aan het gebied van de huidige Nazarethflats. De Parkrandflats komen met luifel (geluidsarme ligging flats) en fiets/voetbrug aan Park de Geusselt te liggen

3.3.5 Kruising Viaductweg / Meerssenerweg Unie van Maastricht



- *Uitvoering viaduct*
Doorgaand verkeer op de Viaductweg kruist de Meerssenerweg met een viaduct
- *Verkeersuitwisseling*
Kruispunt op maaiveld voor uitwisseling van lokaal verkeer tussen de Viaductweg en Meerssenerweg
Het kruispunt is geregeld met verkeerslichten
Een vrijliggend fietspad

3.3.6 Tunnel Unie van Maastricht



Configuratie: 2x3 rijstroken
Aantal lagen: 1

- *Scheiding doorgaand verkeer / lokaal verkeer*
Rechter rijstrook is bestemd voor lokaal verkeer en is gescheiden van de 2 rijstroken voor doorgaand verkeer
Ontwerpsnelheid 100 km/h
Transport gevaarlijke stoffen:
alle categorieën van vervoer gevaarlijke stoffen zijn toegestaan (categorie 0)
- *Weven*
Geen weefbewegingen in de tunnel in noord-zuid richting
In zuid-noord richting is rijstrookwisseling mogelijk in het rechte deel van de tunnel
- *Opstuwing grondwater*
Een pompsysteem beheerst zowel opstuwend grondwater als mogelijke pieken in watertoevoer ten gevolge van klimaatverandering

3.3.7 Stadsboulevard en omgeving Unie van Maastricht



- *Wegen en paden*
2x2 rijbanen met langsparkeren aan beide zijden van de weg
De stadsboulevard (Singel) wordt gekenmerkt door drie rijen bomen, een middenberm, een park aan de westzijde over de hele lengte en een vrijliggend fietspad
De rijweg is in oostelijke richting verschoven
Doortrekken en herstellen van de oude verbinding Heerderweg over de Singel richting dr. Nevenstraat (langzaam verkeerroute)
- *Oost-west verbindingen*
Verbindingen voor autoverkeer via Voltastraat, Scharnerweg en Prinsenlaan
Een tiental oversteekmogelijkheden voor fietsers/voetgangers
- *Stedelijke invulling*
Aan de westzijde een langgerekt park over de hele lengte, met daarin een fietspad, speelplekken en waterloop. De waterloop wordt gevoed met het regenwater en grondwater dat bij de tunnel wordt opgestuwd.
Singel Noord – woningen, speelfuncties en verblijfsgebieden, verbonden met bestaande pleinen en plantsoenen. Aan te leggen 'waterpleinen' zijn het grootste deel van het jaar droog en zijn ingericht als speel- of sportplek. School van Boosten biedt ruimte voor startende ondernemers
Hart van de Singel - plein met daaraan woningen, voorzieningen en kleinere bedrijven, groot plein voor festiviteiten
Koningsplein en Oranjeplein – parken met waterpleinen die regenwater opvangen
Singel Zuid - ruimte voor leerbedrijven, begin/einde van de Singel, gemarkeerd met een fontein in de rotonde
Europaplein Noord – stedelijk groen plein tussen oude Heerderweg en rotonde, markante bebouwing aan de John F. Kennedysingel (over het tunnel-tracé), ruimte voor hoogwaardig ondernemerschap (o.a. life sciences)

3.3.8 Knooppunt Europaplein en omgeving Unie van Maastricht



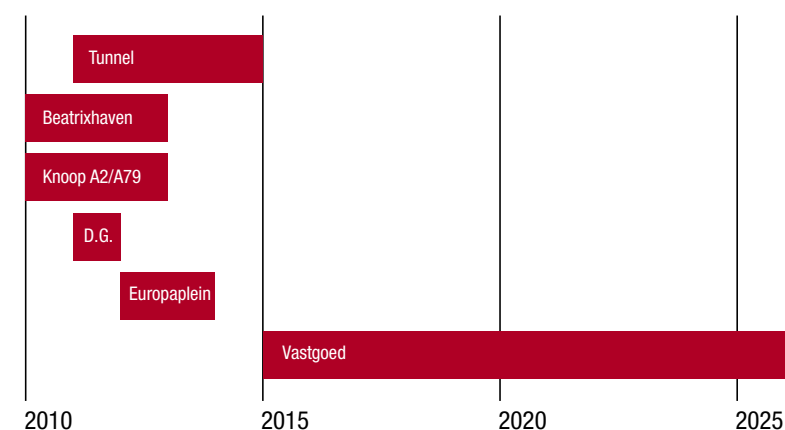
- *Toe- en afritten van A2*
Ligging ten zuiden van de John F. Kennedysingel
Toe- en afritten sluiten aan op de John F. Kennedy-singel via 2 kruispunten met verkeerslichten
In de verkeersregeling van het westelijk kruispunt van de afrit A2 met de John F. Kennedysingel wordt filedetectie toegepast om te voorkomen dat file ontstaat op de afrit of in de tunnel
- *Tunnelmond*
Tunnelmonden ten zuiden van John F. Kennedy-singel
- *Ontsluiting stadsboulevard*
De stadsboulevard (Singel) is aangesloten op het oostelijke kruispunt
- *Vastgoed*
Markante bebouwing fungeert als stadsrand
- *Landschappelijke inpassing*
Ten noorden van de John F. Kennedysingel ligt een flauw hellend grastapijt, ten zuiden een glooiend vlak waarvan de randen zijn ingeplant met bomen

3.3.9 Vastgoed Unie van Maastricht



- Nieuwe woningen: 1020
- Gestapeld: 724 (exclusief vervangen zaagtand-flats Nazareth aan A2 en renovatie Gemeente-flat)
 - Grondgebonden: 296 (exclusief vervangen zaagtandflats)
- Woningen te slopen: 410 (behoud Gemeenteflat)
- commercieel vastgoed (m² bvo): 65.300
- Kantoren: 30.000
 - Commercieel uniciteiten: 15.300
 - Bedrijven: 20.000 uitgeefbaar

3.3.10 Realisatieplanning Unie van Maastricht



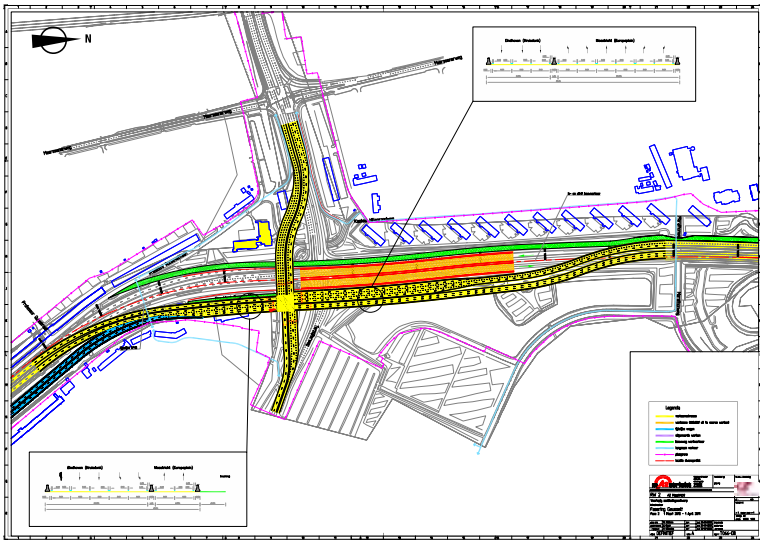
Tunnel: 2011- 2015, realisatie tijdelijke N2 in 2011
 Ontsluiting Beatrixhaven: 2010- 2013
 Knoop A2/A79: 2010- 2013
 De Geusselt: 2011-2012
 Europaplein: 2012-2014
 Vastgoed: 2015-2026

3.3.11 Compensatie Unie van Maastricht



- *Te compenseren oppervlak*
De compensatietaakstelling vanwege areaalverlies EHS en POG bedraagt 13,6 ha.
Verlies van leefgebied voor diverse beschermde soorten
2,2 ha compensatie vanwege verstoring door geluid
- *Locatie van compensatie*
ruim 14 hectare compensatie voor areaalverlies binnen de landgoederenzone, de compensatie voor areaalverlies EHS wordt gerealiseerd binnen de POG
Verlies van leefgebied wordt gecompenseerd binnen de compensatie voor areaalverlies EHS en POG
Compensatie voor geluidsverstoring wordt in het plangebied gerealiseerd

3.3.12 Verkeer tijdens de bouw Unie van Maastricht



- **Ligging N2**
De N2 wordt tijdelijk verlegd naar het oosten, later wordt de tijdelijke N2 gedeeltelijk verlegd naar het westen
- **Rijstroken en capaciteit N2**
De tijdelijke N2 bestaat uit 2x2 rijstroken, geschikt voor minimaal 50 km/u met dezelfde capaciteit als de huidige N2
- **Functionaliteit en bereikbaarheid**
Tijdelijke bruggen over de A2 passage ter hoogte van Scharnerweg en Voltastraat
2 Extra tijdelijke fiets- en voetgangersbruggen over de A2 passage tussen Voltastraat en de Geusselt en tussen Scharnerweg en Europaplein
Het kruispunt Geusselt wordt tijdens de bouw verlegd in noordelijke richting en behoudt de volledige bestaande functionaliteit
- **Bouwverkeer**
Naast de A2 van Kruisdonk tot en met Geusselt wordt een aparte bouwweg ingericht. Van Geusselt tot en met Europaplein is aan weerskanten van de tunnelbak ruimte voor een bouwweg. Het bouwverkeer zal niet door woonbuurten rijden en zal niet op dezelfde weg rijden als lokaal verkeer inclusief fietsers en voetgangers.
- **Maatregelen intensiteitsbeperking**
Zo snel mogelijke aanleg van de P+R Beatrixhaven om alternatief vervoer naar Maastricht Centrum aan te bieden
Oprichting van een mobiliteitsbureau als één loket voor verkeersmanagement (omleiden en doseren van verkeer), mobiliteitsmanagement (aanmoedigen van fietsgebruik en OV-gebruik) en communicatie

3.3.13 Maatregelen luchtkwaliteit Unie van Maastricht



Verhoogde en verdiepte ligging van wegen, ook wallen komen op een aantal locaties voor
Schermen langs de A2 en A79
Komt niet boven wettelijke waarde binnen het studiegebied

3.3.14 Geluidwerende voorzieningen Unie van Maastricht



- **Gehele traject**
Toepassen van stil wegdek
Geen schermen in stedelijk gebied
- **Rothem en Amby**
Het vals plat schermt Rothem en Amby af van de A2 en A79
Rothem: handhaven van het bestaande geluidsscherm ten oosten van de A2
Landgoederenzone en ontsluiting Beatrixhaven
Er zijn geen geluidswerende maatregelen nodig ten westen van de A2 en langs de verbindingsweg Beatrixhaven.
- **Geusselt en Nazareth**
Geusselt: geluidswerende voorzieningen zijn geïntegreerd in nieuwe parkrand bebouwing
- **Stadsboulevard**
Op de gevels van de eerstelijns bebouwing langs de Singel zal de voorkeursgrenswaarde worden overschreden
- **Europaplein**
Kantoorbebouwing langs de noordzijde van de John F. Kennedysingel



BEGRIPPEN EN AFKORTINGEN

Begrippen en afkortingen

Aanbestedingsprocedure	De procedure die gevolgd moet worden om te bepalen welke marktpartij het project mag gaan uitvoeren. De aanbestedende partij (of aanbesteder) is de publieke partij, die de aanbestedingsprocedure stuurt en uiteindelijk de keuze maakt voor de marktpartij die het beste plan maakt en dat plan kan uitvoeren met het beschikbare geld. De aanbestedingsfilosofie wordt gevormd door het kader en de randvoorwaarden waarbinnen de aanbestedingsprocedure wordt ingevuld. Het aanbestedingsdossier is het totaal aan documenten met een juridische status dat de basis vormt voor het aanbestedingsproces.
Barrière	Infrastructuur, die het moeilijk of onmogelijk maakt van de ene kant naar de andere kant te komen. Auto(snel)wegen, rivieren, kanalen en spoorlijnen leveren vaak een barrière op. In dit project wordt barrièrewerking met name veroorzaakt door de A2/N2.
‘Beste’ plan	Het plan, waarin een optimum is gevonden tussen de realisering, vormgeving en inpassing van het verkeerssysteem en het creëren en benutten van de kansen voor de omgeving en dat bovendien de meeste meerwaarde toevoegt
“cherry picking”	Het combineren van elementen uit de afzonderlijke plannen. Binnen de regels van de aanbesteding is dit NIET toegestaan.
Compensatie	Het ontwikkelen van nieuwe natuur met een omvang en kwaliteit gelijkwaardig aan de natuur die door het project verloren gaat
Consultatie	Terugkoppeling van de integrale plannen naar bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden
Deelnemers	De marktpartijen/consortia die geselecteerd zijn voor de aanbesteding
Dialogoog	Samenspraak, overleg. De concurrentiegerichtede dialogoog is de in de Europese richtlijn beschreven nieuwe aanbestedingsprocedure specifiek bedoeld voor PPS-projecten (publiek-private samenwerking).
EHS	Ecologische Hoofdstructuur
Gunning	Besluit om het project te laten uitvoeren door een bepaalde marktpartij. Bij het project A2 Maastricht gebeurt de beoordeling van de kwaliteit van het integrale plan door onafhankelijke deskundigen: de Gunningsadviescommissie.
Integraal	Alles omvattend. Met integrale aanpak wordt bedoeld: het werken vanuit één samenhangende visie over het toekomstig functioneren van het oostelijk stadsdeel aan een integraal plan of gebiedsontwerp voor infrastructuur, de inpassing daarvan in het stedelijk weefsel en het benutten van kansen voor stedelijke vernieuwing. In een integraal plan of gebiedsontwerp wordt aan alle zaken aandacht besteed: verkeer, stad, landschap, groen, natuur, milieu en dergelijke.
MER / m.e.r.	MER: MilieuEffectRapport m.e.r.: milieueffectrapportage

(O)TB	(Ontwerp-)Tracébesluit; het meest bepalende besluit van het Rijk waarin wordt de nieuwe infrastructuur wordt vastgelegd. Op het OTB is inspraak mogelijk.
Plangebied	Het gebied waarbinnen de oplossing voor het project dient te worden gerealiseerd.
POG	Provinciale Ontwikkelingszone Groen
P+R	Parkeer en Rij; voorziening bij halte voor openbaar vervoer om het autoverkeer te beperken
Programma	het totaal aan functies (wonen, werken, voorzieningen) binnen het plan.
Programma van eisen	Document met alle eisen, die de publieke partijen stellen aan het integrale plan. Marktpartijen mogen hier alleen gemotiveerd en met expliciete toestemming van de projectorganisatie van afwijken.
Publieke partij	Overheidsinstelling. Bij het project A2 Maastricht zijn vier overheidsinstellingen direct betrokken: het Rijk, de provincie Limburg en de gemeenten Maastricht en Meerssen. Deze overheidsinstellingen werken voor het project samen in de Projectorganisatie A2 Maastricht. De publieke sector is het totaal van bij het project betrokken overheidsinstellingen.
Stuurgroep A2 Maastricht	Besluitvormingsorgaan van bestuurders van de publieke partijen (Rijk, Provincie Limburg, gemeenten Maastricht en Meerssen) met betrekking tot ontwikkeling en realisatie van het project A2 Maastricht.
Trechteringsbesluit	In juni 2006 hebben de ministers van Verkeer en Waterstaat en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu besloten dat de problematiek van de huidige A2-passage Maastricht moet worden opgelost via een tunneltracé door de stad.

Colofon

Projectbureau A2 Maastricht
Stadionplein 31
6225 XW Maastricht
043 - 351 63 01
info@a2maastricht.nl
www.a2maastricht.nl

Realisatie: Projectbureau A2 Maastricht
Ontwerp: Zuiderlicht
Drukwerk: Walters Maastricht



Projectorganisatie A2 Maastricht
bestaat uit Rijkswaterstaat, Provincie
Limburg, Gemeente Maastricht en
Gemeente Meerssen.



Rijkswaterstaat

provincie limburg



Gemeente



Maastricht



Sfeervol Meerssen



Dit project wordt medegefinancierd door
de EU – Fonds voor Trans Europese Netwerken.

Slechts de mening van de auteur wordt
weergegeven: de Europese Commissie is niet
aansprakelijk voor het gebruik dat eventueel
wordt gemaakt van de in de publicatie
opgenomen informatie.