

De vraag aan de markt

A2

VRAAGSPECIFICATIE 1

► Ambitiedocument

maastricht



De vraag aan de markt

VRAAGSPECIFICATIE 1



Ambitiedocument

PROJECTBUREAU A2 MAASTRICHT

Maastricht, april 2007

WIE REALISEERT HET 'BESTE' PLAN VOOR STAD EN SNELWEG?

De aanbesteding van het project A2 Maastricht is eind 2006 gestart. De selectiefase, waarin marktpartijen hun interesse in het project kenbaar konden maken, is inmiddels afgerond. Nu gaat het echte werk beginnen: de dialoog tussen de marktpartijen en het Projectbureau A2 Maastricht. Een dialoog met meerdere marktpartijen in onderlinge concurrentie. Met als doel het 'beste' plan voor stad en snelweg te realiseren.

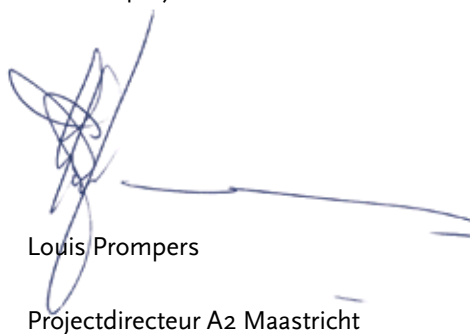
Het 'beste' plan is het plan, waarin een optimum is gevonden tussen de realisering, vormgeving en inpassing van het verkeerssysteem en het creëren en benutten van de kansen voor de omgeving en dat bovendien de meeste meerwaarde toevoegt. Voor dat plan zijn doorstroming, bereikbaarheid, stedelijke ontwikkeling, milieu en leefbaarheid belangrijke items.

Gezien de deskundigheid en creativiteit van de deelnemende marktpartijen hebben wij er alle vertrouwen in, dat er eind 2008 een aantal goede concept-plannen kan worden gepresenteerd. Na consultatie zal de keuze voor het 'beste' plan worden gemaakt en wordt de aanbestedingsprocedure afgerond door gunning van het project aan de marktpartij, die dat plan heeft opgesteld.

Wij zijn erg blij dat een aantal 'toppers' hun deskundigheid willen inzetten om de aanbestedingsprocedure tot een goed einde te brengen. Deze onafhankelijke deskundigen zullen de plannen inhoudelijk beoordelen (dit gebeurt via de Gunningsadviescommissie) en in de gaten houden of de procedure volgens de regels verloopt (via de Tenderboard).

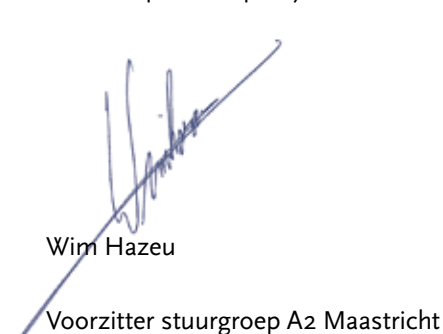
Wij willen via dit Ambitiedocument ons enthousiasme over dit uitdagende project overdragen aan de marktpartijen en rekenen er op dat zij door de opgenomen ambities en beelden geïnspireerd raken om het 'beste' plan voor stad en snelweg te realiseren.

Namens projectbureau



Louis Prompers
Projectdirecteur A2 Maastricht

Namens publieke partijen



Wim Hazeu
Voorzitter stuurgroep A2 Maastricht



1	INLEIDING	5
2	DOEL EN AANPAK	7
	Probleem- en doelstelling	7
	Integrale en vernieuwende aanpak	8
	Aanbestedingsfilosofie	11
	Publieke samenwerking	12
3	PROJECTSCOPE EN PLANGEBIED	15
	Projectscope	15
	Historie	17
	Beschrijving plangebied	20
4	INTEGRAAL GEBIEDSONTWERP	23
	Verkeerssysteem	25
	Vastgoedontwikkeling	27
	Beleid voor omgevingskansen	28
	Robuuste techniek	51
	Relatie met andere projecten	52
5	SITUATIE TIJDENS UITVOERING	57
	Doorstroming en bereikbaarheid	57
	Schade en overlast	58
	Regionale werkgelegenheid	59
	Bouwtijd	59
6	AANBESTEDINGSPROCES	61
	Dialogfase	62
	Gunning	64
	Gunningsadviescommissie	64
	Tenderboard	65
7	PUBLIEK PROCES	67
	Verklarende woordenlijst	69

INHOUD

DE VRAAG AAN DE MARKT

Bij de start van de dialoog worden onder de titel “**De vraag aan de markt, Vraagspecificatie 1**”, twee documenten gepresenteerd, waarin de aan het integrale plan te stellen eisen en wensen worden beschreven.

In het **Programma van Eisen** wordt beschreven, waaraan het integrale plan minimaal moet voldoen. In dit **Ambitiedocument** wordt het project in zijn context gepresenteerd en staan de wensen beschreven, waarmee het integrale plan bovenop het Programma van Eisen meerwaarde kan verkrijgen.



Dit Ambitiedocument komt in de plaats van het informatieve stuk “Ambitie project A2 Maastricht”, dat in december 2006 is gepresenteerd. Deze nieuwe versie is nu onderdeel van het aanbestedingsdossier, geactualiseerd en in overeenstemming gebracht met de overige documenten van het aanbestedingsdossier.

DOEL EN STATUS

DIT AMBITIEDOCUMENT IS TER INFORMATIE EN ILLUSTRATIE VAN WAT DE PUBLIEKE PARTIJEN BEOGEN. HET MAAKT ONDERDEEL UIT VAN HET AANBESTEDINGSDOSSIER. DE GEFORMULEERDE WENSEN VOOR HET ‘BESTE’ PLAN ZIJN CURSIEF GEDRUKT EN HEBBEN ALS NADERE INVULLING VAN DE GUNNINGSTHEMA’S EEN JURIDISCHE STATUS BIJ DE AANBESTEDING. DE BIJ DE WENSEN AANGEGEVEN PUNTEN ZIJN INDICATIEF EN NIET PER DEFINITIE LIMITATIEF. AAN ALLE OVERIGE ZAKEN IN DIT DOCUMENT KUNNEN GEEN RECHTEN WORDEN ONTLEEND; DAARVOOR GELDEN UITSLUITEND DE OVERIGE DOCUMENTEN VAN HET AANBESTEDINGSDOSSIER.

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 programma van eisen, plangebied, taakstellend budget en vastgoedmogelijkheden wordt aan 'de markt' gevraagd om zelf de beste totaaloplossing te ontwerpen. Gevraagd wordt een integraal gebiedsontwerp met daarin opgenomen de infrastructurele onderdelen en vastgoedontwikkeling.

De 'markt' wordt dus al vanaf het begin van de planontwikkeling bij het project betrokken. Vereiste planologische procedures worden gecombineerd met de Europese aanbestedingsprocedure. Doel is een kwalitatief beter product, een snellere en efficiëntere realisatie en een effectiever en slagvaardiger overheids-handelen.

De planvorming in het kader van de Europese aanbesteding zal plaatsvinden via een concurrentiegerichte dialoog tussen de marktpartijen en het Projectbureau A2 Maastricht, als gemandateerde vertegenwoordiger van de betrokken publieke partijen. Het beschikbare budget en de kaders voor de vastgoedontwikkeling zijn vooraf bekend. De marktpartij, die binnen de kaders het 'beste' plan heeft opgesteld en kan uitvoeren, wint de aanbesteding.

Om duidelijk te maken wat voor de publieke partijen het 'beste' plan is, is in dit document de ambitie van het project A2 Maastricht opgenomen. Het beschrijft **wat** de publieke partijen willen met het project en **hoe** zij dat willen bereiken. Daarbij wordt zowel ingegaan op de gewenste situatie na realisatie als tijdens de uitvoering van het project.



STATUS REFERENTIEBEELDEN

VOOR DIVERSE ONDERDELEN VAN HET PLANGEBIED WORDEN IN DIT DOCUMENT REFERENTIEBEELDEN AANGEDRAGEN EN/OF MOGELIJKE TOEKOMSTIGE BEELDEN GESCHETST. DEZE DIENEN SLECHTS TER VERDUIDELIJKING VAN DE BESCHREVEN AMBITIES EN GEVEN VOOR HET BETREFFENDE ONDERDEEL EEN MOGELIJKE OPLOSSINGS- OF ONTWIKKELINGSRICHTING AAN. DEZE BEELDEN ZIJN UITDRUKKELIJK GÉÉN VASTSTAAND PLAN OF EEN DICTAAT VOOR DE MARKT. MARKTPARTIJEN KUNNEN DEZE BEELDEN GEBRUIKEN ALS INSPIRATIEBRON OM TE KOMEN TOT HUN EIGEN INTEGRALE PLANNEN.

DOEL EN AANPAK

2

PROBLEEM- EN DOELSTELLING

Probleemschets

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, wat nadelig is voor de eenzijdige en daardoor kwetsbare bereikbaarheid van de Maastrichtse regio.

De hoge verkeersbelasting en het sluipverkeer veroorzaken 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.

Meervoudige doelstelling

Het doel van het project A2 Maastricht is te komen tot een integrale en duurzame oplossing op het gebied van doorstroming, bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid, wegnemen van barrièrewerking en kansen bieden voor stedelijke vernieuwing. Een structurele verbetering van de hoofdinfrastructuur in en om Maastricht is van groot belang voor de doorstroming op de A2/E25 en de bereikbaarheid van stad en regio. Het moet gaan om een robuuste en duurzame oplossing, die aansluit op en een bijdrage levert aan de toekomstige ruimtelijke en economische ontwikkeling van stad en regio.

De doelstelling van het project A2 Maastricht is meervoudig:

- Verbeteren van de **doorstroming** van het A2-gebonden verkeer naar autosnelwegkwaliteit.
- Verbeteren van de **bereikbaarheid** van Maastricht en omgeving.
- Verbeteren 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.



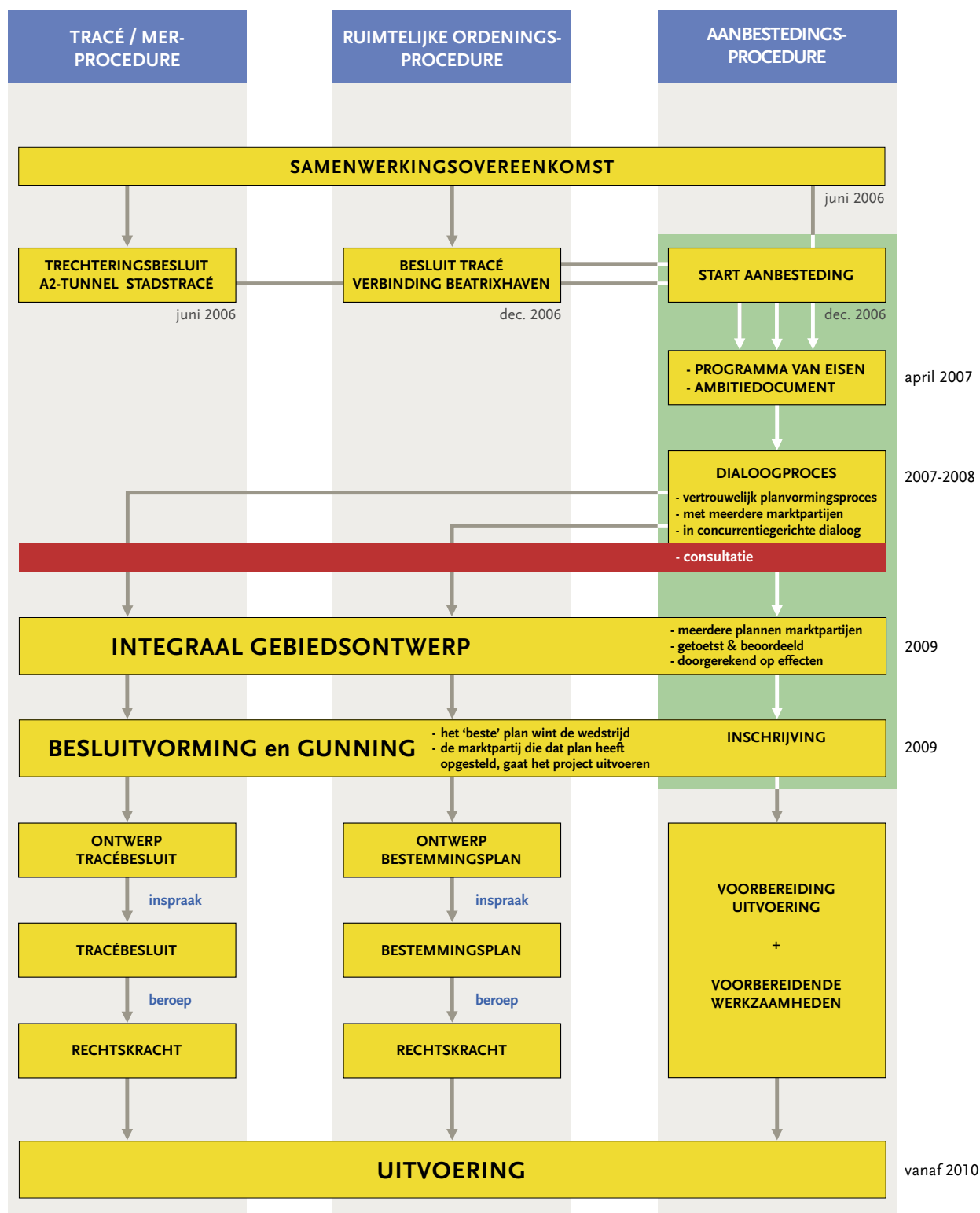
INTEGRALE EN VERNIEUWENDE AANPAK

De geschetste meervoudige problematiek vraagt om een integrale oplossing en een intensieve samenwerking van alle betrokken partijen. In juni 2006 hebben de betrokken publieke partijen de 'Samenwerkingsovereenkomst' ondertekend. Gekozen is voor een Europese aanbestedingsprocedure, die verloopt via een concurrentiegericht dialogoog en die is vervlochten met de publieke procedures. Doel is een kwalitatief beter product, een snellere en efficiëntere realisatie en een effectiever en slagvaardiger overheidshandelen. Dit wordt bereikt door:

- Grensverleggende samenwerking tussen de betrokken publieke partijen.
- Gecombineerde aanpak van tracéwet, bestemmingsplan- en aanbestedingsprocedure.
- Integrale gebiedsontwikkeling met infrastructurele onderdelen en vastgoedontwikkeling.
- Aanbestedingswedstrijd tussen marktpartijen voor het beste plan binnen de randvoorwaarden en het budget.

De marktwaarde van deze integrale gebiedsontwikkeling bedraagt circa 1 miljard euro (prijspeil 2005).

PROCEDURESHEMA



Op pagina 63 is het aanbestedingsproces uitgewerkt.

Integrale aanpak

In juni 2006 is besloten dat de problematiek van de A2-passage Maastricht moet worden opgelost via een tunneltracé door de stad. Het uit te voeren plan voor de ondertunneling zal in belangrijke mate bepalend zijn voor de toekomstige plattegrond 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.

De integrale aanpak betekent, werken vanuit één visie over het toekomstig functioneren van het oostelijk stadsdeel aan een integraal plan voor de infrastructuur, de inpassing daarvan in het stedelijk weefsel en het benutten van kansen voor de omgeving. Een integraal plan voor stad en snelweg, waarvan ook volgende generaties nog profijt hebben.

Vernieuwende aanpak

Het integrale plan zal het resultaat zijn van een planvormingsproces, dat verloopt in samenspraak tussen het Projectbureau A2 Maastricht en een aantal marktpartijen. De marktpartijen worden geselecteerd op basis van hun kennis en ervaring met vergelijkbare projecten. Het planvormingsproces zal een aantal dialoogronden doorlopen met interactie tussen de marktpartijen en het Projectbureau A2 Maastricht.

De geselecteerde marktpartijen zijn onderling in concurrentie om te komen tot het 'beste' plan. De plannen worden getoetst en - door een commissie van onafhankelijke deskundigen - beoordeeld aan de hand van een aantal criteria. De marktpartij, die het 'beste' plan heeft ontworpen en dit totaalplan risicodragend kan uitvoeren binnen het beschikbare budget wint de aanbesteding en gaat het project realiseren.

Deze vernieuwende en integrale aanpak garandeert, dat de bij 'de markt' aanwezige technische en innovatieve kennis al vanaf het begin van de planvorming en bij de realisatie van het project wordt meegenomen. Dit levert voordelen op voor de prijs/kwaliteitsverhouding van het plan. Door de aanpak wordt het risico vermeden dat de plannen uiteindelijk onbetaalbaar blijken. Dit levert tijdwinst op. De verwachting is, dat 'de markt' in deze complexe omgeving met haar specifieke uitvoeringskennis en in onderlinge concurrentie - beter dan de publieke sector - in staat is kosteneffectief (binnen het taakstellend budget) te ontwerpen en met name de risico's in de uitvoering te managen.

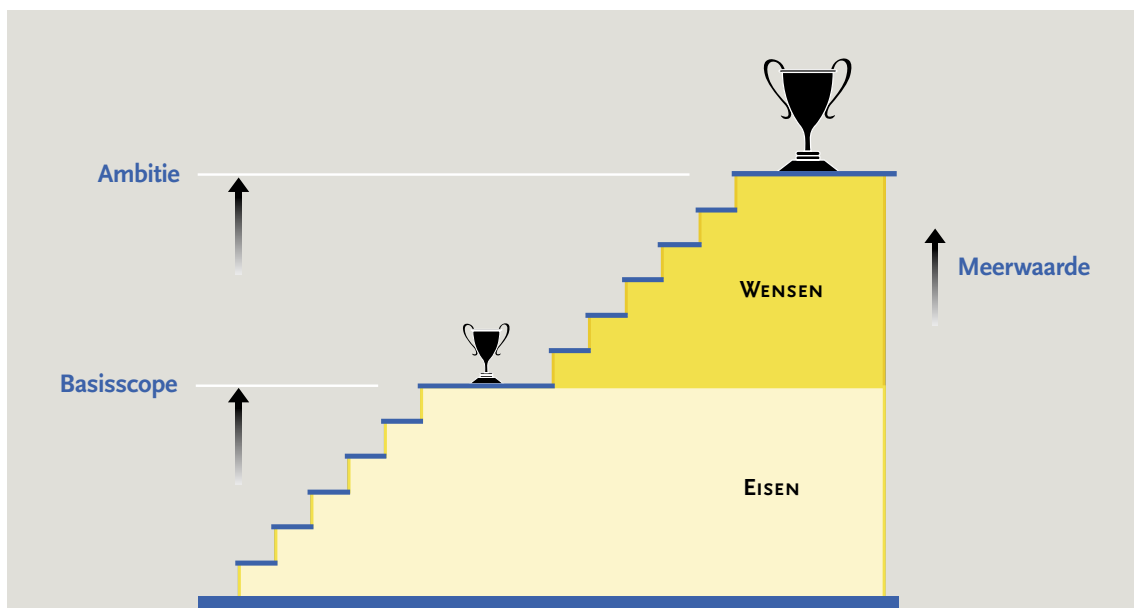
AANBESTEDINGSFILOSOFIE

De voor de aanbesteding geselecteerde marktpartijen worden gevraagd een integraal gebiedsontwerp voor infrastructuur en vastgoedontwikkeling op te stellen, dat zij bereid zijn binnen een vast budget risicodragend uit te voeren. Hun aanbieding moet de **basisscope** bevatten en voldoen aan alle daaraan gestelde **eisen**. Alle eisen die worden gesteld zijn opgenomen in het Programma van Eisen.

De **ambitie** voor het project A2 Maastricht reikt verder dan de basisscope en het voldoen aan alle eisen. De ambitie is om **extra kwaliteit** voor projectonderdelen te realiseren. De marktpartijen worden gevraagd te concurreren door zoveel mogelijk kwaliteit aan hun plannen toe te voegen. Deze aanpak beoogt op basis van concurrentie zo veel mogelijk **meerwaarde** te bereiken. De meerwaarde zal worden beoordeeld aan de hand van de honorering van de geformuleerde **wensen**.

De **gunning** van de opdracht zal gebeuren op basis van de economisch meest voordelige aanbieding. Iedere aanbieding dient de basisscope te bevatten en binnen het **vaste budget** te liggen. Dan wordt beoordeeld welke aanbieding de meeste meerwaarde toevoegt. Deze beoordeling wordt uitgevoerd door een onafhankelijke **Gunningsadviescommissie** bestaande uit een aantal deskundigen. Een **Tenderboard** zal in de gaten houden of de procedure volgens de regels verloopt.

De aanbesteder zal tot gunning overgaan als ook het bevoegd gezag besloten heeft het advies van de Gunningsadviescommissie te volgen. Het advies van de Gunningsadviescommissie is zwaarwegend en wordt gevolgd door de aanbesteder en het bevoegd gezag, tenzij dat van hen in redelijkheid niet kan worden verlangd. Tijdens het aanbestedingsproces zal er steeds tijdig afstemming zijn met het bevoegd gezag, zodat met hun belangen en afwegingen rekening wordt gehouden om te voorkomen dat er voor hen een reden ontstaat het advies van de Gunningsadviescommissie niet te volgen.



De marktpartij die het **beste plan** aanbiedt om risicodragend uit te voeren binnen het vaste budget wint de wedstrijd. Een wedstrijd die vooral beslist wordt op de gewenste kwaliteit. Het winnende plan zal vervolgens door de publieke partijen in de Tracéwet- en RO-procedure worden gebracht. Na inspraak en Tracébesluit en Bestemmingsplanbesluit kan de winnaar beginnen met zijn voorbereiding en de uitvoering.

Het 'beste' plan is 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. Meerwaarde wordt verkregen door het op evenwichtige, integrale wijze invullen van wensen binnen de gunningsthema's verkeersdoorstroming en bereikbaarheid, stedenbouwkundige en landschappelijke kwaliteit, milieu en leefbaarheid, robuuste techniek en situatie tijdens uitvoering alsook bouwtijd.

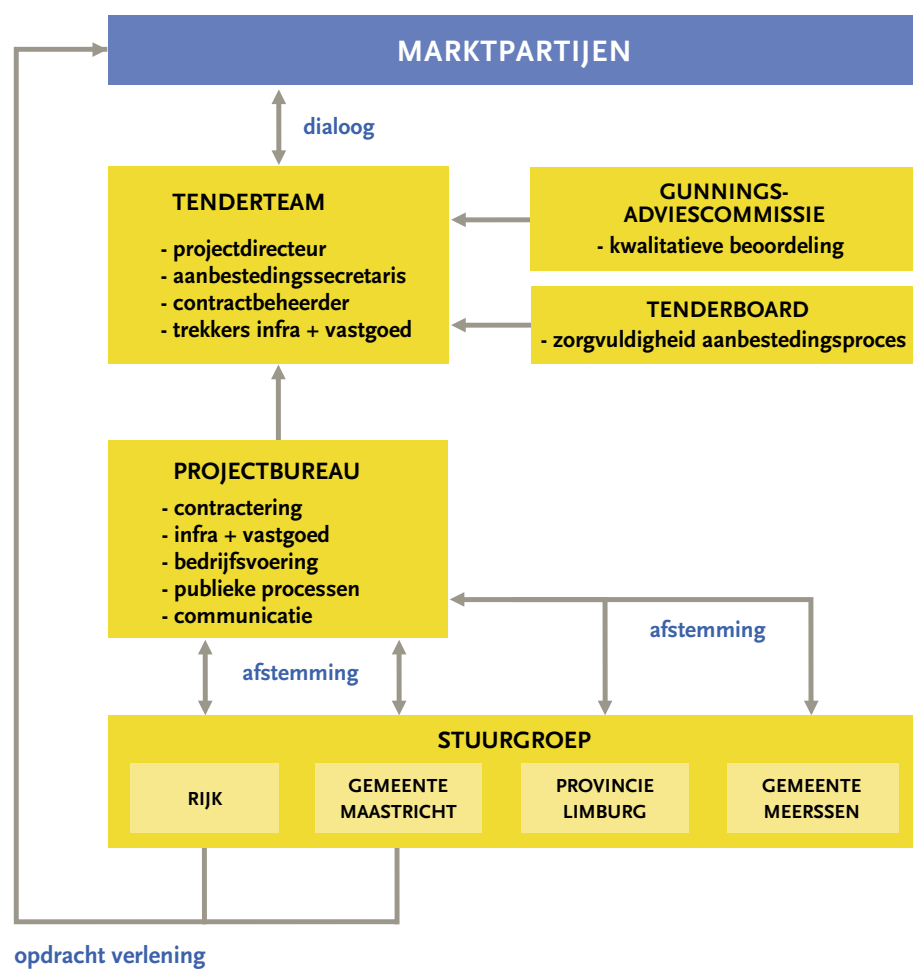
PUBLIEKE SAMENWERKING

De betrokken publieke partijen werken samen binnen de projectorganisatie A2 Maastricht. Om slagvaardig en daadkrachtig te kunnen handelen, is het Projectbureau A2 Maastricht de aanbestedende partij. Dit projectbureau is gemandateerd binnen de vastgestelde projectscope en budgetten zaken te doen en besluiten te nemen.

Er wordt tussen de betrokken publieke partijen intensief samengewerkt, omdat het project A2 Maastricht uit meerdere onderdelen bestaat, waarop verschillende procedures van toepassing zijn. Voor de ombouw van de huidige A2-passage tot autosnelweg moet een zogenaamde Tracé/MER-procedure van het Rijk worden doorlopen. Voor de gemeentelijke infrastructuur en de gebiedsontwikkeling is de gemeenteraad van de gemeente Maastricht respectievelijk de gemeente Meerssen bevoegd gezag. Hiervoor zijn de gemeentelijke ruimtelijke ordeningsprocedures (WRO) van toepassing.

Tijdens de aanbestedingsprocedure zijn afstemmomenten gepland met de publieke partijen. Het belangrijkste afstemmoment wordt gevormd door de **consultatie** waarin de marktpartijen hun plannen zelf kunnen toelichten aan de bevolking, publieke partijen en belangrijke stakeholders. Alle reacties vanuit de bevolking en andere belanghebbenden worden gebundeld. Het bevoegd gezag zal in een **Consultatiedocument** op basis van alle reacties aangeven welke reacties naar hun mening door de marktpartijen in hun plannen moeten worden verwerkt, welke gewenst zijn en welke niet nodig geacht worden. Op basis van dit consultatiedocument kunnen de marktpartijen hun plannen aanpassen en definitief maken. Het winnende plan wordt opgenomen in het (ontwerp) Tracébesluit en het (ontwerp) Bestemmingsplan.

ORGANISATIE VAN HET PROJECT



PLANGEBIED

An aerial photograph of a river area. The river flows from the top left towards the bottom right. On the left bank, there is a dense urban area with many buildings. On the right bank, there is a mix of open land, some trees, and a road labeled 'A2'. A north arrow is located in the bottom left corner of the image.

PROJECTSCOPE EN PLANGEBIED

3

PROJECTSCOPE

De projectscope, die binnen het plangebied gerealiseerd moet worden, is vastgelegd in de 'Samenwerkingsovereenkomst' (juni 2006). Deze projectscope bestaat uit de verplichte **basisscope** en optionele onderdelen of **wensen**. De basisscope bestaat uit het realiseren van het beschreven verkeerssysteem en de (her)ontwikkeling van een aantal vastgoedlocaties binnen een integraal gebiedsontwerp.

Het te realiseren verkeerssysteem bestaat uit de volgende onderdelen:

- Volledige verknoping A2 en A79.
- Verbindingsweg tussen A2 (en de A79) en bedrijventerrein Beatrixhaven.
- Optimalisering verkeersfunctie Viaductweg.
- Tunnelpassage met 2 x 3 rijstroken plus doorlopende weefvakken en volledige aansluitingen op de knooppunten Geusselt en Europaplein.
- Aanleg nieuwe bovengrondse Stadsboulevard ter plaatse van de huidige A2-passage.

Vastgoedontwikkeling is mogelijk op diverse bouwlocaties langs de A2-passage en rond de stadsentrees Geusselt en Europaplein. En bij herontwikkeling van locaties waar sloop van bestaande bebouwing aan de orde is. Voor nieuwbouw en herbouw gaat het in totaal om ruim 1100 woningen en ruim 30.000 m² bruto vloeroppervlakte aan commerciële ruimte. Gezien deze scope zal het A2-project Maastricht in totaal een marktwaarde hebben van circa 1 miljard euro (prijsspeil 2005).

De basisscope bevat niet alleen het ontwerp en de aanleg van het **integrale gebieds-ontwerp** met **infrastructuur** en **vastgoed**, maar ook de **tijdelijke maatregelen** tijdens de bouw, de **conditioneringswerken** (zoals het verleggen van kabels en leidingen), het verkrijgen van de benodigde **vergunningen**, het (onder regie van de publieke partijen) verzorgen van de **communicatie** met de omgeving, enz. Door het project integraal op te dragen aan de markt, kan ook een integrale overdracht van risico's aan de markt plaatsvinden (met een enkele uitzondering, zoals publieke risico's en rampen). Er zit een beperkte **onderhoudscomponent** in de basisscope plus een verlengde garantieperiode. Er wordt geen financiering gevraagd, afgezien van de normale bouwfinanciering, een beperkte laatste betaling na 10 jaar en de voorfinanciering van de opbrengst uit het vastgoed, die verwerkt wordt in de aanbidding.

De gekozen aanpak heeft tot doel in samenspraak (dialoog) met de marktpartijen te komen tot integrale plannen, waarin een optimum is gevonden tussen de realisering, vormgeving en inpassing van het verkeerssysteem en het creëren en benutten van kansen voor de omgeving. Marktpartijen worden uitdrukkelijk gevraagd zoveel mogelijk kwaliteit respectievelijk **meerwaarde** te geven aan hun integrale plannen. Dit kan door zoveel mogelijk **wensen** mee te nemen in de projectscope.

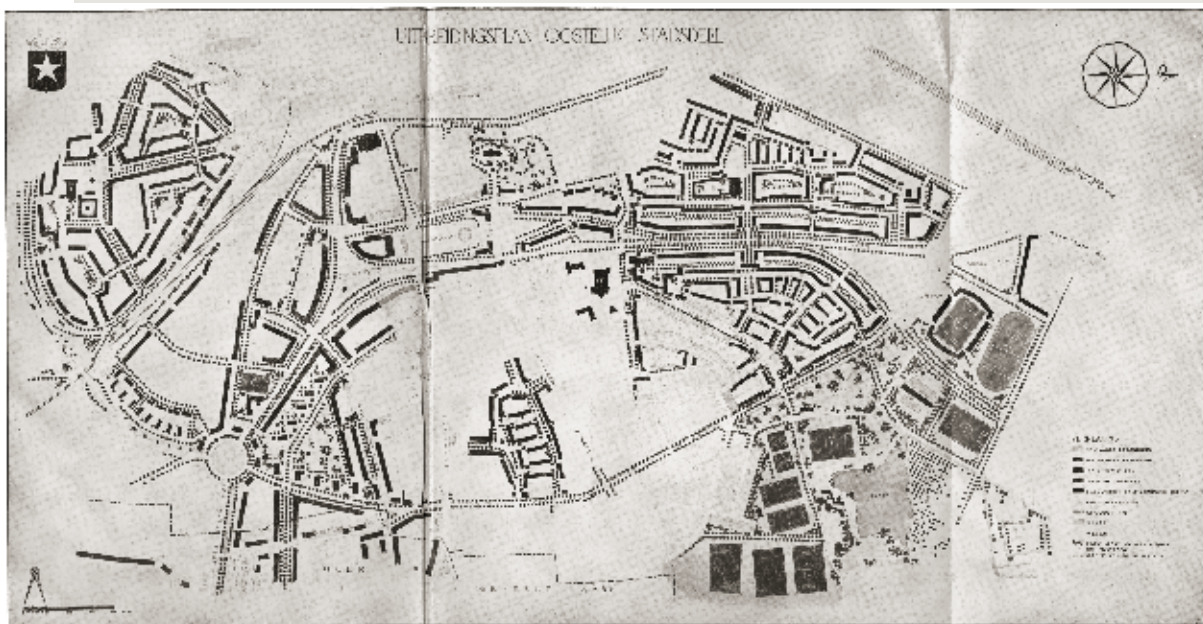
Het **plangebied**, waarbinnen het integrale plan moet worden ontwikkeld, is vastgesteld. Indien de marktpartijen meerwaarden ontdekken, die onbedoeld worden belemmerd door de eisen en de begrenzingen van het plangebied, dan is verruiming bespreekbaar. De gronden binnen het plangebied, die in eigendom zijn bij een van de bij het A2-project betrokken publieke partijen, worden ter beschikking gesteld aan de marktpartij, die het project gaat uitvoeren. Dit geldt ook voor de panden die voor de uitvoering van het project reeds zijn/worden aangekocht.

*Het 'Uitbreidingsplan Oostelijk Stadsdeel' van
stadsarchitect Dingemans uit de jaren 50.*

HISTORIE

Waar nu de A2-passage ligt, bevond zich tot in de jaren vijftig de overlaat van de Maas. Bij hoge waterstanden stond de overlaat blank. Deze overlaat bevond zich in het overgangsgebied tussen Maastricht en de toenmalige gemeente Heer. Dit was een gebied zonder een duidelijke eigen structuur. Al voor de oorlog had de stedenbouwkundige Jos Klijnen op de plaats van de overlaat van de Maas een 'laan' voorgesteld, als centraal element in Maastricht-Oost, met daaraan enkele grote groene ruimten. Stadsarchitect Dingemans bouwde daar in de jaren vijftig op voort in zijn 'Uitbreidingsplan voor het Oostelijk Stadsdeel'. De A2-passage was in zijn plan een boulevard, die afwisselend door wanden en groene ruimtes werd begeleid.

Op de foto uit 1924 is de overlaat van de Maas, waarop in de jaren 60 de A2-passage is aangelegd, duidelijk te zien. Op de voorgrond ligt het stationsgebouw. Daarachter de Villa Wijckerveld.

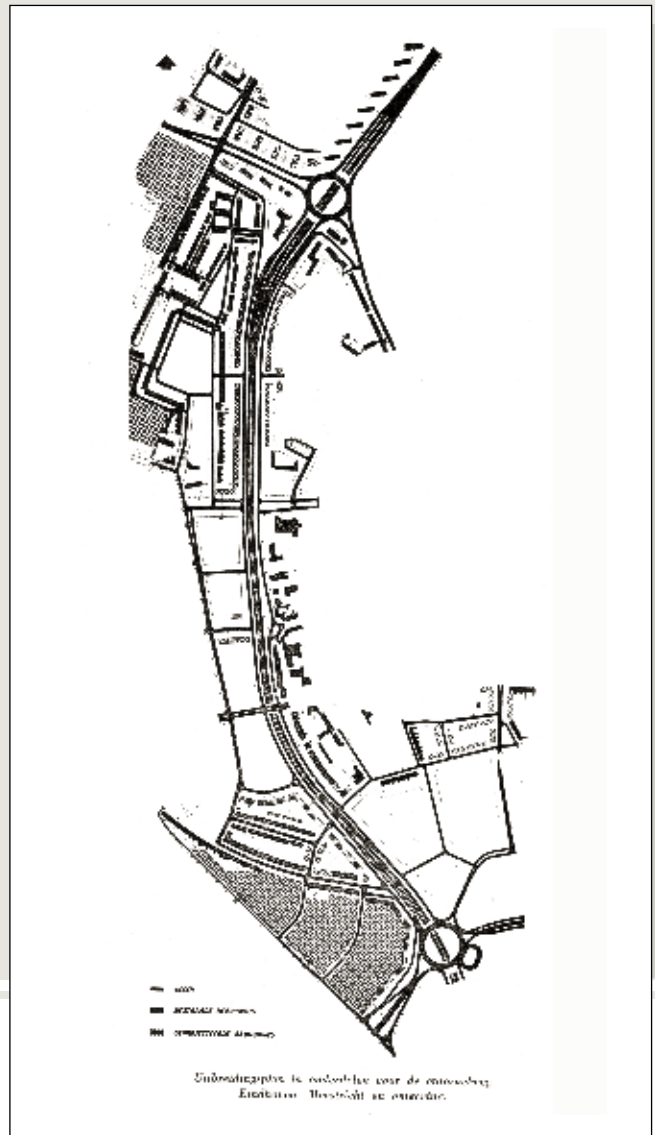


Destijds was er nog geen sprake van een snelwegtracé. De President Rooseveltlaan werd beschouwd als een stedelijke weg, ingebed in het weefsel van de stad, die aan de noordzijde zou eindigen in een plein met een stadion en een zwembad. Het Koningsplein was een duidelijk door wanden omsloten groen plein, met een nauwe doorgang voor het autoverkeer en een poort naar de omgeving van de Villa Wijckerveld. Het Oranjeplein was een schakel tussen de Akersteenweg en een nieuwe weg naar de binnenstad. Opvallend is dat het Old Hickoryplein nog niet in de plannen voorkwam. Een brede, met bomen begeleide oversteek over de President Rooseveltlaan verbindt de beide wijken.

In het plan uit de jaren zestig dat onder J.J.J. van der Venne tot stand kwam, is de President Rooseveltlaan onderdeel geworden van een internationale route, aansluitend op de snelwegen. Het tracé is meer gestrekt en de groene ruimten en het stadion liggen zijdelings langs de weg. De toren van Holt op het Oranjeplein markeert de bocht die aansluiting geeft op de weg naar Luik. De beeldtaal van Dingemans, door wanden omsloten ruimten, is deels verlaten en vervangen door objecten in de groene ruimte. Wel is duidelijk nog het ensemble van Dingemans rond het Koningsplein te zien: de twee flatgebouwen die samen het Koningsplein omarmen.

De A2-passage vormde na de realisatie in de jaren 60 het (stedenbouwkundig) hoogtepunt van het oostelijk stadsdeel. Belangrijke functies en gebouwen lagen langs deze weg. De weg zorgde met zijn boulevardachtige inrichting voor de samenhang in het oostelijk stadsdeel. Dat heeft ook jaren zo gefunctioneerd. Totdat het verkeer zo toenam dat de A2-passage in plaats van een bindend juist een scheidend element werd.

Het plan op basis waarvan de A2-passage is aangelegd.



*De A2-passage Maastricht,
direct na de aanleg in 1963.
Hiernaast een beeld vanuit het
zuiden met op de voorgrond het
Oranjeplein en Koningsplein.
Onder het knooppunt Geusselt,
dat destijds een rotonde was,
gezien vanuit het noordwesten.*



BESCHRIJVING PLANGEBIED

De luchtfoto van de Landgoederenzone, het noordelijk deel van het plangebied, is genomen richting het noordoosten. Van links komt de A2 vanuit de richting Eindhoven. Van rechts de A79 vanuit de richting Heerlen. In het midden de samenvloeiing van beide snelwegen: de 'verknoping A2/A79' genoemd. Links voor in het beeld ligt de woonbuurt Nazareth en rechts de woonbuurt Amby. Boven in het midden ligt de woonkern Rothem. Het groene karakter van de Landgoederenzone wordt mede bepaald door de aanwezige monumentale landgoedgoederen en bijbehorende tuinen.



De luchtfoto van het knooppunt Geusselt en omgeving is genomen richting het zuidwesten. Het knooppunt is de noordelijke entree van de stad is met links het Geusselpark met de bebouwing rond het stadion. Dit park speelt een belangrijke rol in de 'groene' beleving van de stadsentree. Aan de rechterzijde de randbebouwing van de woonbuurt Nazareth direct langs de A2.

De luchtfoto van de A2-passage Maastricht is genomen richting het noordoosten. Links de woonbuurt Wyckerpoort. In het midden het grootschalige voormalige KPN-gebouw. Daarvoor ligt het (voormalige) gravelveld/ sportterrein van het St. Maartenscollege. Dit is een van de locaties waarop vastgoed kan worden ontwikkeld. Rechts ligt de woonbuurt Wittevrouwenveld met als prominent gebouw de monumentale kerk. Rechtsboven is een deel van het Geusseltpark te zien.



De luchtfoto van het knooppunt Europaplein, de zuidelijke stadsentree, is genomen richting het westen. Het beeld wordt gedomineerd door het 'verkeerslandschap' van het Europaplein. Op de voorgrond de bebouwing langs de Sibemaweg. Links in beeld, tussen het spoor en de A2-passage, ligt het bedrijventerrein rond de Heerderdwarsstraat.

INTEGRALITEIT / SYNERGIE

DE CENTRALE OPGAVE VAN HET PROJECT A2 MAASTRICHT IS TE KOMEN TOT EEN EVENWICHTIG INTEGRAAL PLAN. HET 'BESTE' PLAN IS 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. INTEGRALITEIT/SYNERGIE VAN HET PLAN IS DAAROM EEN BELANGRIJK GUNNINGSTHEMA. MEERWAARDE HIEROP WORDT VERKREGEN DOOR HET OP EVENWICHTIGE, INTEGRALE WIJZE INVULLEN VAN WENSEN BINNEN DE ANDERE GUNNINGSTHEMA'S.

- INTEGRALITEIT / SYNERGIE VAN HET PLAN
- VERKEERSDOORSTROMING EN BEREIKBAARHEID
- STEDENBOUWKUNDIGE EN LANDSCHAPPELIJKE KWALITEIT
- MILIEU EN LEEFBAARHEID
- ROBUUSTE TECHNIEK
- SITUATIE TIJDENS UITVOERING EN BOUWTIJD



WENS 1 *Het is wenselijk niet alleen meerwaarde te creëren op de afzonderlijke thema's, maar vooral ook om over de thema's heen, te komen tot integrale oplossingen die meerwaarde of synergie geven aan het totale plan.*

INTEGRAAL GEBIEDSONTWERP

4

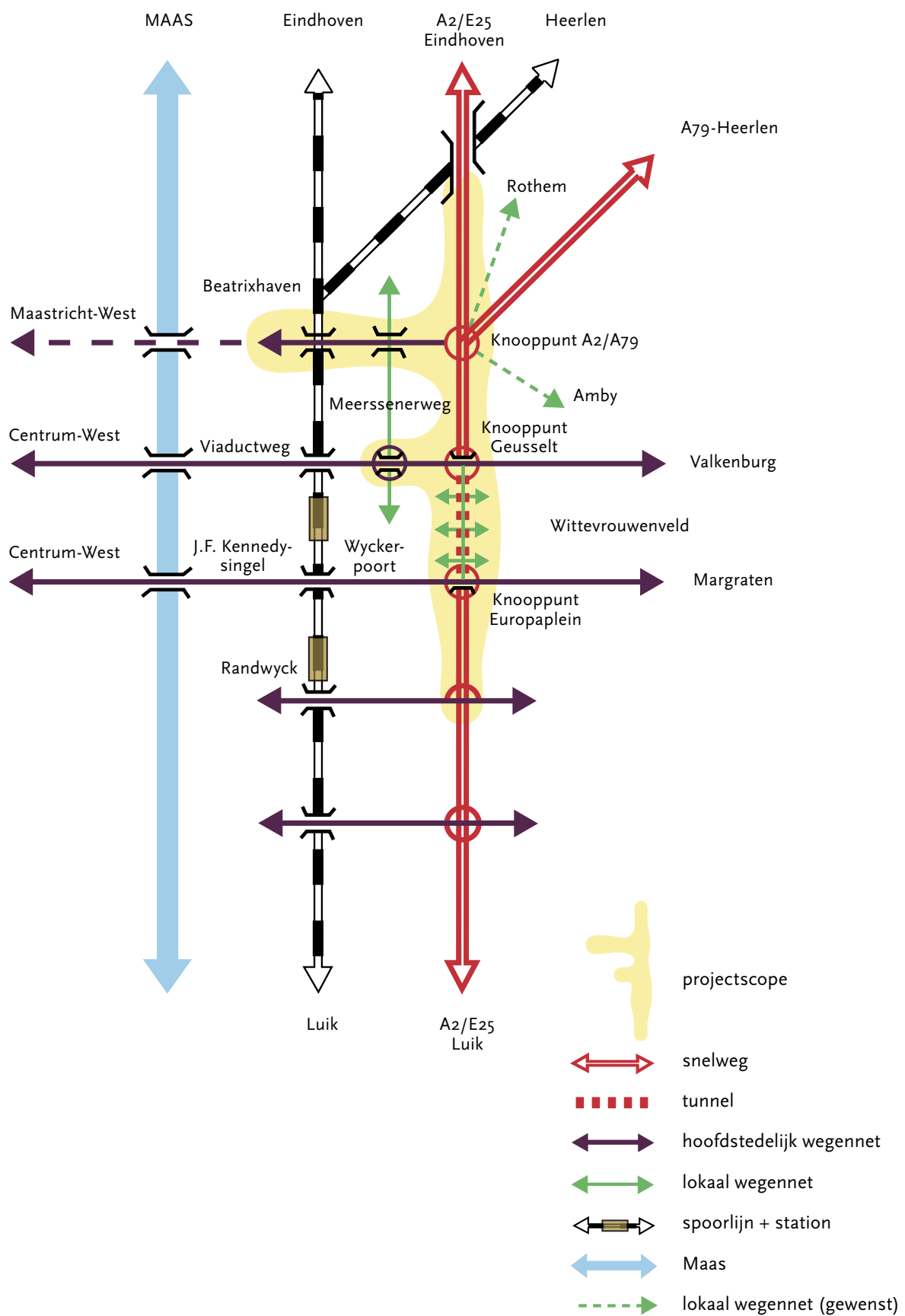
De ambitie van het project A2 Maastricht gaat verder dan het oplossen van problemen op het gebied van verkeer en milieu. De integrale aanpak heeft tot doel vanuit een visie over het toekomstig functioneren van het oostelijk stadsdeel te komen tot een integraal gebiedsontwerp voor de infrastructuur, vastgoedontwikkeling en het benutten van kansen voor de omgeving.

Een plan voor stad en snelweg, waarvan ook volgende generaties nog profijt hebben. Een plan dat de doorstroming op de A2/E25 en de bereikbaarheid van Maastricht verbetert. Dat daarnaast voorziet in een structurele verbetering van de leefbaarheid en de verkeersveiligheid. En dat de barrièrewerking van de A2 opheft en zo voorwaarden creëert voor stedelijke vernieuwing.

De basisscope bestaat uit allerlei **eisen** waaraan het plan moet voldoen. Deze eisen zijn opgenomen en uitgewerkt in het 'Programma van Eisen'. De ambitie van het project staat in dit Ambitiedocument. Het gaat om **wensen**, waarmee de marktpartijen extra kwaliteit en dus meerwaarde kunnen geven aan hun integrale plannen.

De ambitie van het integrale gebiedsontwerp wordt beschreven aan de hand van:

- Het te realiseren **verkeerssysteem**.
- De **ontwikkeling van vastgoed** op diverse locaties.
- De **kansen voor de omgeving**.



VERKEERSSYSTEEM

Er moet een nieuw verkeerssysteem in de Maastrichtse regio worden gerealiseerd. De A2 vormt de ruggengraat van dat verkeerssysteem. De volgende verkeerskundige onderdelen en de tussenliggende wegvakken vallen binnen de basisscope van het project A2 Maastricht (beschreven van noord naar zuid).

Knooppunt A2/A79

Het knooppunt A2/A79 (knooppunt Kruisdonk) moet zodanig worden gemaakt, dat alle verkeersbewegingen tussen de A2 en de A79 mogelijk worden. De A2 moet de hoofdroute worden ten opzichte van de A79. De nieuwe ontsluiting van het bedrijventerrein Beatrixhaven moet op dit knooppunt worden aangesloten.



Verbinding Beatrixhaven

Er moet een nieuwe ontsluiting van het bedrijventerrein Beatrixhaven worden gerealiseerd. Via deze nieuwe verbinding moet het belangrijkste bedrijventerrein van Maastricht direct vanaf de A2 en de A79 bereikbaar worden. Er is een tracé voor de verbinding vastgesteld, waarbij de weg op het bedrijventerrein aantakt op de Hoekerweg en (indien mogelijk) op de Galjoenweg. De Mariënwaard, het spoor en de Beukenlaan moeten ongelijkvloers worden gekruist.

De capaciteit is 1 rijstrook per richting. De weg moet uitbreidbaar zijn tot 2 rijstroken per richting en de weg moet in de toekomst eventueel kunnen worden doortrokken naar de Korvetweg, als onderdeel van een nieuwe regionale route over de Maas ten noorden van de stad. De uitbreiding en doortrekking zelf valt niet onder de verplichte of optionele scope van het A2-project.

Viaductweg

Het vergroten van de capaciteit van de kruising Viaductweg – Meerssenerweg is onderdeel van het A2-project omdat de capaciteit van de huidige kruising onvoldoende is om het verkeer van en naar de A2 te kunnen verwerken. Alle verkeersbewegingen moeten echter mogelijk blijven.

Ondertunneling A2-passage Maastricht

Ondertunneling van de A2-passage Maastricht moet plaatsvinden globaal tussen de knooppunten Geusselt en Europaplein. Voor een robuuste oplossing dient de tunnel drie doorgaande rijstroken per richting te hebben, aangevuld met een doorlopend weefvak tussen de knooppunten Geusselt en Europaplein. Volledige aansluitingen van die knooppunten op de A2. De ontwerpsnelheid is 100 km/u. De tunnel moet geschikt zijn voor het vervoer van alle gevaarlijke stoffen (categorie 0). In de tunnel worden geen vluchtstroken opgenomen. Om het vereiste veiligheidsniveau in de tunnel te garanderen is in het Programma van Eisen een pakket van maatregelen voorgeschreven.

Stadsboulevard

Er moet een nieuwe Stadsboulevard op maaiveld worden gerealiseerd tussen de knooppunten Geusselt en Europaplein. Deze boulevard dient voor de lokale ontsluiting van de aanliggende buurten en zal 2 rijstroken per richting moeten krijgen. Dat is nodig omdat de Stadsboulevard in de toekomst gebruikt gaat worden als OV-as voor de bus. De ruime capaciteit is tevens van belang bij calamiteiten en onderhoud in de tunnel. Op meerdere plekken moet het weggennet in de buurten aangesloten zijn op de nieuwe Stadsboulevard. De Stadsboulevard moet voor het langzaam verkeer eenvoudig oversteekbaar zijn op een groot aantal plekken.

Functioneren verkeerssysteem

Het verkeerssysteem moet goed kunnen functioneren. Daarom gelden er diverse eisen voor capaciteit en vormgeving van knooppunten en wegvakken. Verder is het belangrijk, dat geen sprake meer is van (potentieel) verkeersonveilige situaties.



VASTGOEDONTWIKKELING

De gemeente Maastricht en het Rijk hebben diverse locaties langs de A2-passage en rond de knooppunten Geusselt en Europaplein ingebracht voor de realisatie van vastgoed. Voor de realisatie van de A2-tunnel is/wordt bestaande bebouwing aangekocht. Locaties met bebouwing, die voor de realisatie van het project moet worden gesloopt, mogen worden herontwikkeld. Deze gronden en bebouwing worden ter beschikking gesteld aan de marktpartij voor de uitvoering van het project.

Het is toegestaan om ook andere locaties binnen het plangebied tot ontwikkeling te brengen. Dit zijn optionele onderdelen van de projectscope. Hiervoor geldt wel het aangegeven programmatisch kader. Er wordt gestreefd naar een hoog kwaliteitsniveau op het gebied van inrichting openbare ruimte, stedenbouwkundige en architectonische vormgeving en materiaalgebruik. Het principe van duurzaam bouwen is uitgangspunt.

Programmatisch kader

Het programmatisch kader voor de ontwikkeling van vastgoed zorgt voor afstemming van het vastgoed binnen het project A2 Maastricht met alle andere (vastgoed)projecten in de stad. Dit kader geldt niet alleen voor de locatieontwikkeling binnen de basisscope van het project, maar ook voor de optionele onderdelen.

Er mogen 610 gestapelde woningen worden toegevoegd. Daarnaast moeten woningen, die worden gesloopt, worden vervangen. De gestapelde woningbouw moet worden gerealiseerd in de prijsklasse tussen de € 150.000,- en de € 250.000,- (prijspeil 2005). Van deze woningen moet minimaal 50% gerealiseerd worden beneden de € 200.000,-. Er is geen ruimte voor gestapelde bouw in de duurdere prijsklasse. Voor grondgebonden woningen geldt geen maximum en er zijn geen eisen voor de te realiseren prijsklasse.

Voor commerciële functies is programmatisch ruimte tot 30.000 m² bvo. Er zijn geen beperkingen voor voorzieningen en andere bijzondere functies. Voor winkels is slechts ruimte als het gaat om (gewenste) verplaatsing van bestaande winkels of winkels die complementair zijn ten opzichte van het huidige winkelaanbod in de buurt, stad of regio. Voor bedrijven (in de lagere milieucategorieën) zijn programmatisch geen beperkingen.

Indien locaties worden ontwikkeld, die vanwege hun uniciteit - buiten de reguliere regionale behoefte - functies naar de stad trekken, kunnen deze worden beschouwd als additioneel ten opzichte van het aangegeven programmatisch kader.



BELEID VOOR OMGEVINGSKANSSEN

De aanpak binnen het project A2 Maastricht heeft tot doel om vanuit een visie over het toekomstig functioneren van het oostelijk stadsdeel te komen tot één integraal gebiedsontwerp, waarin kansen worden gecreëerd en benut op het gebied van stedelijke vernieuwing in het oostelijk stadsdeel. Het verkeerssysteem en de vastgoedontwikkeling moeten zo worden vormgegeven en ingepast dat het benutten van de kansen voor de omgeving mogelijk wordt gemaakt. De A2 ligt binnen bestaand stedelijk gebied. De buurten die aan de A2 grenzen zijn 40 tot 50 jaar oud en deels aan vernieuwing toe. Deze vernieuwing zal zich geleidelijk voltrekken. Bij de vormgeving en inpassing van de A2 moet vooruit worden gelopen op kansen, die zich in de komende decennia zullen aandienen.

Minimaal wordt dus geëist dat het kunnen benutten van kansen voor de omgeving niet onmogelijk wordt gemaakt. Het is *wenselijk* om via het project A2 Maastricht zoveel mogelijk kansen daadwerkelijk te realiseren. De belangrijkste kansen (en dus meerwaarde) liggen in de Landgoederenzone, het bedrijventerrein Beatrixhaven, de stadsentrees rond de knooppunten Geusselt en Europaplein en het gebied rond de nieuwe Stadsboulevard en de daaraan grenzende woonbuurten.

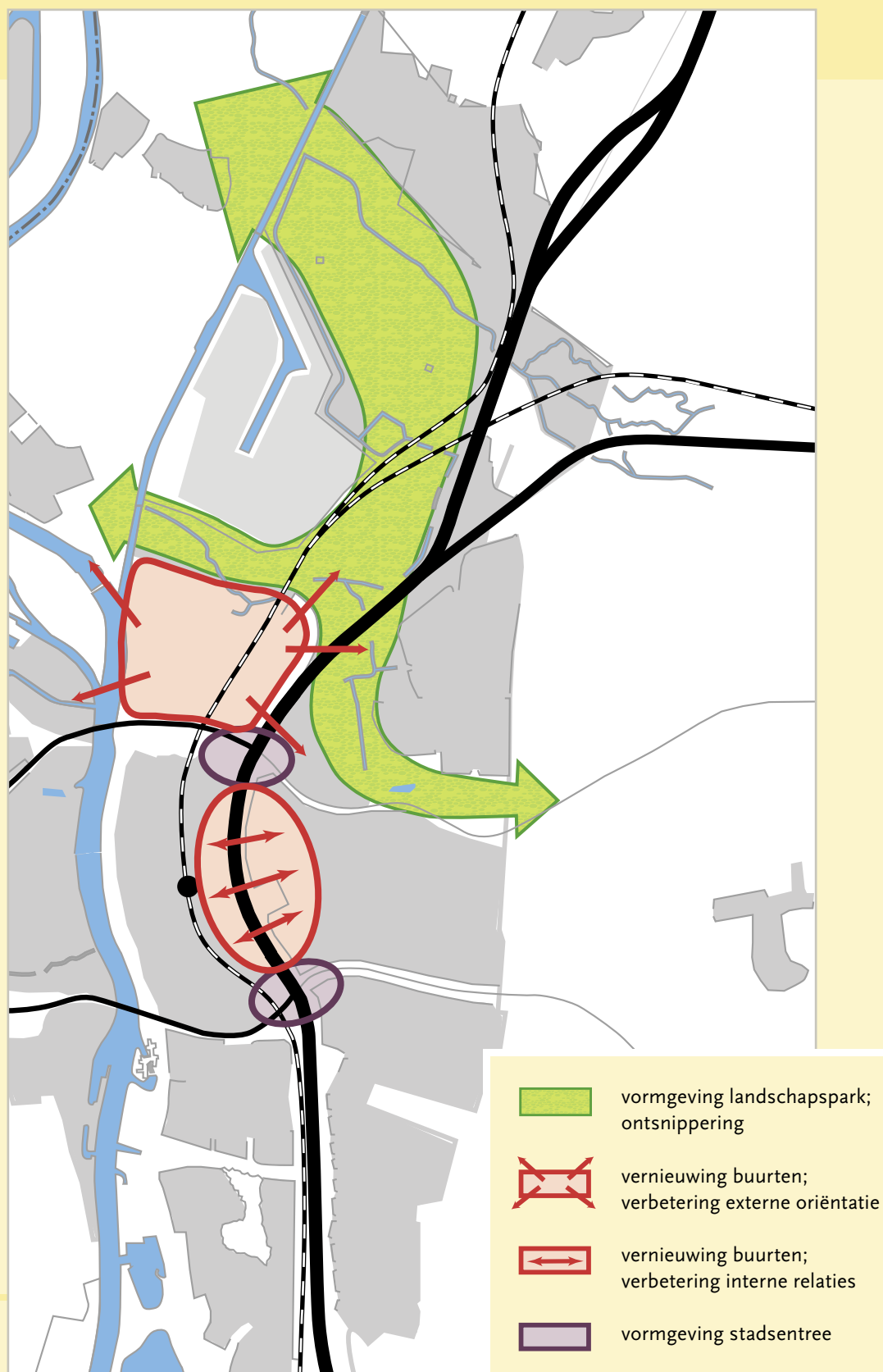
De **Landgoederenzone** moet zich ontwikkelen tot een landschapspark. De A2 werkt als een barrière in het gebied. De A2 moet zodanig worden vormgegeven, dat er kansen ontstaan voor ontsnippering. Dat wil zeggen: het aanleggen van recreatieve en ecologische verbindingen, die van de Landgoederenzone meer één geheel maken. Door een directe aansluiting op de A2 en de A79 ontstaan voor het bedrijventerrein **Beatrixhaven** kansen voor revitalisering.

De woonbuurt **Nazareth** is een woonwijk uit de 50-er jaren. De buurt ligt ingeklemd tussen A2 en spoor. De vormgeving en inpassing van de A2 ter hoogte van Nazareth moet zodanig zijn, dat de buurt een betere oriëntatie krijgt op het Geusseltpark en de Landgoederenzone. Voor de woonbuurt **Limmel** liggen de kansen in oriëntatie op de Maas.

Door de ondertunneling van de A2-passage ontstaan kansen voor de woonbuurten **Wijckerpoort** en **Wittevrouwenveld**. Het leefklimaat zal verbeteren. Doordat de A2 als barrière verdwijnt ontstaan meer relaties en kan beter geprofiteerd worden van de nabijheid van de binnenstad. Er liggen mogelijkheden voor de omvorming tot een stedelijk woonmilieu.

Rond de knooppunten **Geusselt** en **Europaplein** ontstaat een hoogstedelijk milieu met kansen voor zakelijke dienstverlening.

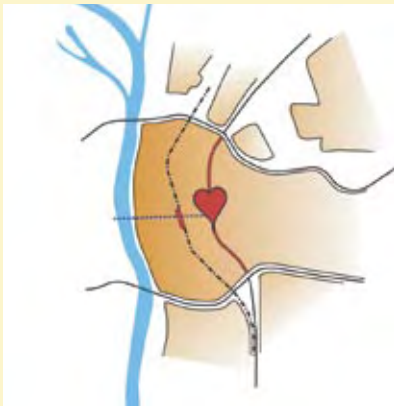
KANSENKAART



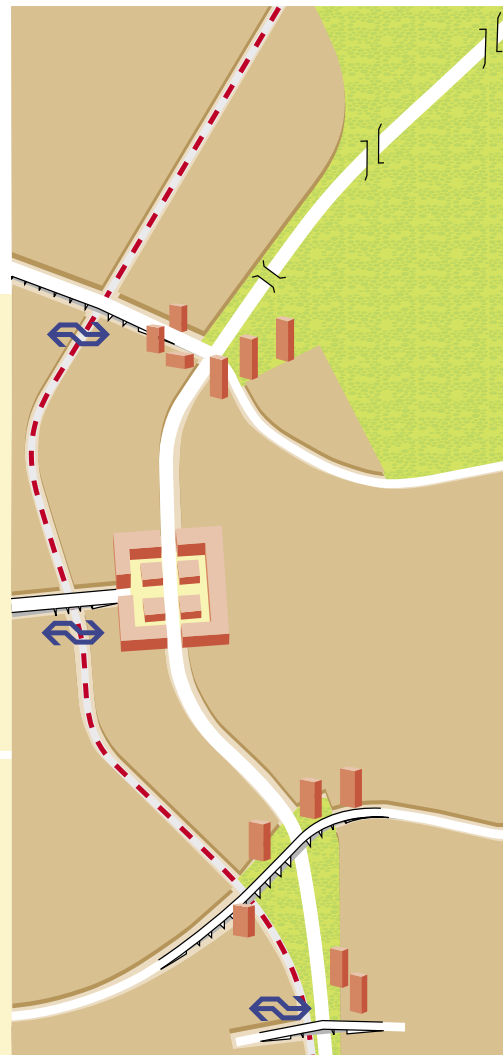
Functionele opbouw

De vastgoedontwikkeling moet aansluiten bij de functionele opbouw van het plangebied en omgeving. Rond de knooppunten Geusselt en Europaplein, de entrees van de stad, ontmoeten stad en snelweg elkaar. Ter plekke is ruimte voor hoogbouw met (boven-)regionale functies, zoals kantoren waar mogelijk aangevuld met wonen. De bereikbaarheid van deze plekken met het openbaar vervoer geschiedt via het bestaande station Randwyck en de (gewenste) toekomstige light-railhalte nabij de Viaductweg (dit valt buiten de scope van het A2-project). Aanvullend daarop zal de bereikbaarheid van deze locaties per bus worden vergroot door de lijnvoering via de nieuwe Stadsboulevard.

Het gebied langs de nieuwe Stadsboulevard, globaal gelegen tussen de Voltastraat en het Koningsplein, ligt direct achter het centraal station. Hier is ruimte voor centrale voorzieningen voor het oostelijk stadsdeel, gecombineerd met woningen. Er wordt (buiten de scope van het A2-project) gewerkt aan een nieuwe spoorkruising voor de bus en het langzaam verkeer ten noorden van het stationsgebouw. Hierdoor krijgt het gebied een goede verbinding met het station en de binnenstad.



Rond de beide stadsentrees, de knooppunten Geusselt en Europaplein, is ruimte voor intensivering met (boven-)regionale functies. Langs de nieuwe Stadsboulevard is de opgave het stedelijk weefsel op buurt- en wijkniveau te herstellen. In het midden daarvan, ter hoogte van het station, is ruimte voor een nieuw hart voor Maastricht-Oost, met centrale voorzieningen.



Milieu en leefbaarheid

Het verbeteren van de leefbaarheid is een belangrijke doelstelling van het project. De ondertunneling van de A2 tussen de knooppunten Geusselt en Europaplein betekent ter plekke een structurele verbetering van de leefbaarheid op het gebied van geluid, luchtkwaliteit, veiligheid en oversteekbaarheid. Op die manier worden voorwaarden gecreëerd voor de vernieuwing van de buurten. Het totale verkeerssysteem moet zodanig worden vormgegeven en ingepast, dat voldaan wordt aan alle wettelijke kaders, zoals de Wet Geluidhinder, het Besluit/Wet Luchtkwaliteit en de normen voor externe veiligheid. Verder worden er eisen gesteld aan de energieprestatie van het vastgoed.

De ambitie op het gebied van milieu- en leefbaarheidsaspecten reikt verder. Er wordt uitdrukkelijk een betere milieukwaliteit nagestreefd, dan strikt genomen vanuit de wet noodzakelijk is. Het gebiedsgerichte milieubeleid, zoals dat is geformuleerd in het Natuur- en Milieuplan Maastricht 2030 (NMP), is richtinggevend voor de gewenste kwaliteit van de woon- en leefomgeving.

De opgave van het project A2 Maastricht om één integraal plan voor stad en snelweg te realiseren, past geheel in de filosofie van het NMP. Binnen het integrale gebiedsontwerp kan de milieubelasting verder worden verminderd door er voor te zorgen dat nieuwe bebouwing en functies bijdragen aan de verbetering van de totale leefbaarheid. Door milieu en leefbaarheid vanaf het begin in het ontwerpproces als volwaardige aspecten mee te nemen ontstaat een optimale kwaliteit van de woon- en leefomgeving. De marktpartijen worden uitgedaagd hiervoor innovatieve oplossingen aan te dragen of te ontwikkelen.



Regionaal en lokaal netwerk

Het verkeerssysteem en de vastgoedontwikkeling moeten zorgvuldig worden vormgegeven en ingepast in de stad en het landschap. Dit moet zo gebeuren, dat de functionaliteit van de bestaande netwerken blijft gehandhaafd. Het gaat om de lokale wegenstructuur, de verbindingen en routes voor het langzaam verkeer en het openbaar vervoer, het recreatieve netwerk (wandelen en fietsen), het ecologisch netwerk en het watersysteem.

De afvoer- en bergingsfunctie van het bestaande waterhuishoudkundig systeem moet worden gehandhaafd. Als ten gevolge van het plan daaraan aanpassingen nodig zijn, vallen deze binnen de scope van het project A2 Maastricht. Realisatie van de tunnel mag geen blijvende (substantiële) stijging of daling van het grondwater veroorzaken.



De Kanjel is belangrijk voor de waterhuishouding van de Landgoederenzone.

Verstoring en aantasting van ecologische waarden moet zoveel mogelijk worden voorkomen. De Flora- en Faunawet en de Vogelrichtlijn zijn van toepassing. Bij aantasting van ecologische waarden moet een natuurcompensatieplan worden opgesteld en uitgevoerd.

De functie van bestaande kabels, leidingen en rioleringen dient te worden gehandhaafd. Als ten gevolge van het plan daaraan aanpassingen nodig zijn, vallen deze binnen de scope van het project A2 Maastricht.

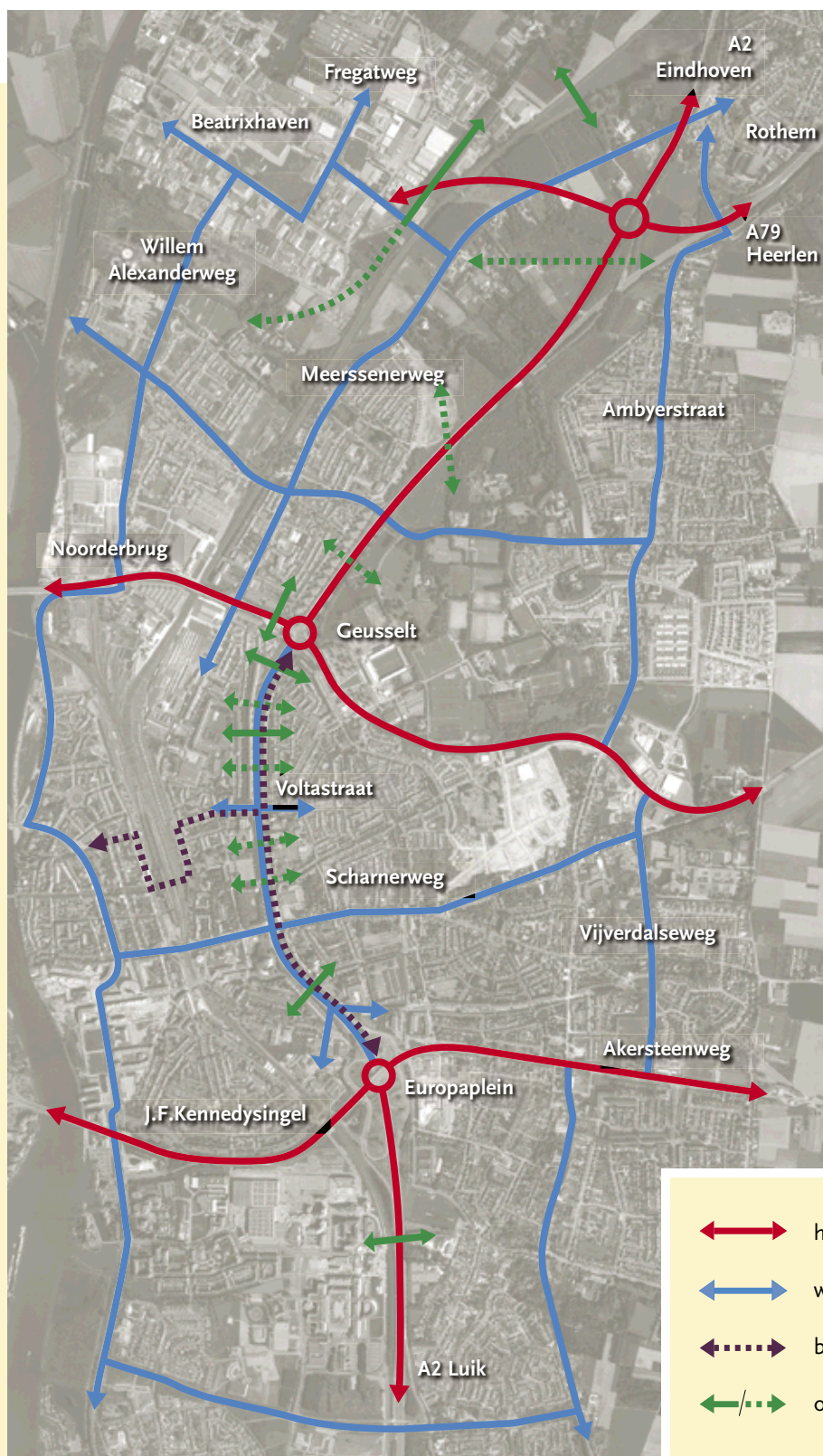
Het is wenselijk de stedelijke netwerken uit te breiden of te versterken. Het gaat daarbij onder andere om de versterking van het watersysteem, het ecologisch netwerk, het recreatieve netwerk in de Landgoederenzone en het verder verminderen van de A2 als barrière. Op deze wensen wordt specifiek ingegaan bij de beschrijving van de wensen voor de betreffende gebieden.

REGIONAAL NETWERK



-  hoofdverkeerssysteem
-  tunnel
-  spoorlijn - bestaand
-  stations - bestaand / gewenst
-  P + R voorziening - gewenst
-  watersysteem, ecologisch en recreatief netwerk

LOKAAL NETWERK



Beleid voor ruimtelijk beeld

Het verkeerssysteem en de vastgoedontwikkeling moeten zorgvuldig worden vormgegeven en ingepast in stad en landschap. De 'Visie routeontwerp weg A2' geldt als referentie. Het volgende beeld van (af) de weg is uitgangspunt.

Rijdend naar Maastricht over de A2 vanuit de richting Eindhoven heeft men vanaf de Kruisberg overzicht over Maastricht. Men rijdt vervolgens het Maasdal in naar het knooppunt A2/A79 (Kruisdonk). Dit nieuw te realiseren knooppunt ligt in de Landgoederenzone. Dit gebied is in ontwikkeling als een 'landschapspark' tussen de stad Maastricht en de kernen Rothem en Bunde binnen de gemeente Meerssen. Het gebied is belangrijk vanwege cultuurhistorische en ecologische waarden. Uitgangspunt bij de vormgeving van dit knooppunt is hiervan een zelfstandig landschappelijk element te maken, dat past binnen de schaal van de Landgoederenzone.

Zicht op Maastricht in het Maasdal vanaf de Kruisberg.



Na het knooppunt A2/A79 komt men op een parkway richting Maastricht. De weg wordt begeleid door de boscomplexen van de Landgoederenzone. Ter hoogte van de noordpunt van Nazareth wordt het zicht verwijd en ervaart men het Geusselpark en de stadsentree. Men kruist zichtbaar het watersysteem. Hierna verandert de parkway geleidelijk in het knooppunt Geusselt met bijbehorende op- en afritten. Dit moet zo compact mogelijk worden vormgegeven. Het knooppunt Geusselt is de stadsentree vanuit het noorden. Een heldere oriëntatie en beleving van de stad vanaf de infrastructuur is noodzakelijk. De Viaductweg wordt vormgegeven als een brug over de stad.

De A2 ligt in een tunnel onder het huidige maaiveld. Met de hoogteligging van de tunnel kan - binnen een integraal herstructureringsplan - in beperkte mate gevarieerd worden, mits dit technisch verantwoord is, stedenbouwkundig en verkeerskundig goed inpasbaar is en geen extra barrièrewerking oplevert ten opzichte van een hoogteligging onder het huidige maaiveld.

Op maaiveld komt een nieuwe Stadsboulevard. Doordat de huidige barrièrewerking van de A2 wordt opgeheven, ontstaat hier een samenhangend stedelijk gebied. De Stadsboulevard is de ruggengraat voor het oostelijk stadsdeel. Langs de nieuwe stadsboulevard, in het gebied tussen de Voltastraat en het Koningsplein, ontstaat een nieuw 'hart' voor Maastricht-Oost met ruimte voor centrale voorzieningen voor de buurten en het stadsdeel. De nieuwe Stadsboulevard is door de inrichting en verkeersbelasting eenvoudig oversteekbaar.

Het knooppunt Europaplein is de stadsentree vanuit het zuiden. De Stadsboulevard met haar bebouwing loopt tot aan de J.F. Kennedysingel, waar een plein ontstaat boven de A2. Ten zuiden daarvan ligt de tunnelmond en het verkeerslandschap van het Europaplein.

Het Geusselpark met de bebouwing rond het stadion is belangrijk voor de beleving van de stadsentree vanaf de A2.



RUIMTELIJK BEELD



Schematische weergave van het gewenste ruimtelijk beeld rondom de A2. Dit geeft een visie op de vormgeving en inpassing van de A2 en is uitgangspunt voor het integrale gebiedsontwerp.

LANDGOEDERENZONE

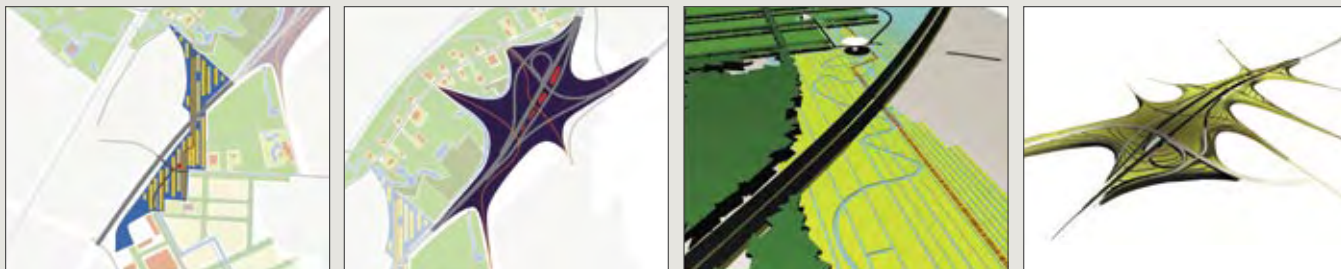


De Landgoederenzone ligt aan de noordzijde van Maastricht. Het gebied is waardevol in cultuurhistorisch opzicht. De landgoederen en bijbehorende tuinen zijn monumenten. In het gebied is sprake van kwel. Er zijn belangrijke ecologische waarden. Deze zijn grotendeels gekoppeld aan het watersysteem (de Kanjel en Gelei), dat de waterpartijen rond de landgoederen voedt en met elkaar verbindt. De Landgoederenzone is nu reeds aanzienlijk versnipperd door de aanwezige infrastructuur. Het gebied is onderdeel van de provinciale ecologische hoofdstructuur en levert samen met het Geusseltpark een belangrijke bijdrage aan de 'groene' stadsentree, als men vanuit het noorden per trein of auto naar Maastricht rijdt.

De Landgoederenzone gezien vanuit het noorden. In het midden de A2; links de A79. In dit gebied komt de nieuwe verknoping A2/A79 te liggen. Links op de voorgrond de woonkern Rothem. Rechts op de voorgrond het landgoed Kruisdonk.

De groene identiteit van de Landgoederenzone moet worden gehandhaafd en waar mogelijk versterkt. Het nieuwe knooppunt A2/A79 moet worden vormgegeven als een zelfstandig landschappelijk element, dat de historische structuur van de omgeving in zijn waarde laat. Het karakter van de route Meerssenerweg - Mariënwaard als historisch lint moet worden behouden. De gronden, die vrijkomen door de ondertunneling van de A2-passage, kunnen - als de kwaliteit dat toestaat - gebruikt worden om de infrastructuur landschappelijk verantwoord in te passen.

Het is wenselijk de eenheid van het gebied te vergroten. Ook in relatie tot de natuurcompensatie zal het thema 'ontsnippering' centraal staan. De natuurcompensatie, die nodig is vanuit het project A2 Maastricht, kan gebruikt worden om het gebied te ontsnipperen, de ecologische waarden uit te breiden, het watersysteem te verbeteren en het recreatieve netwerk uit te breiden.

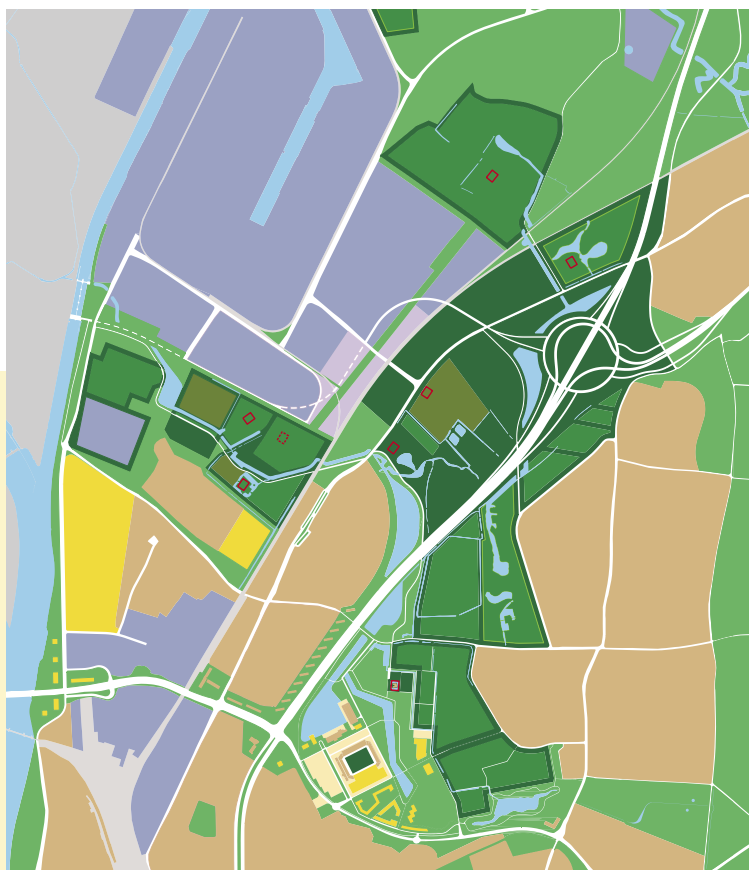


Referentiebeelden rond het thema 'ontsnippering' in combinatie met hergebruik vrijkomende grond en landschap. Rechts een beeld van de Floriade. Boven ideeën die zijn ontwikkeld door het bureau SantøCo.



WENS 6 De wensen voor de ontwikkeling van de Landgoederenzone betreffen:

- Versterking van de groene identiteit
- Versterking van het recreatieve netwerk tussen het Geusseltpark en de Landgoederenzone
- Versterking van het ecologisch netwerk
- Versterking van het watersysteem, waarbij ten noorden van de woonbuurt Nazareth en de voormalige wielerved een waterrijk gebied ontstaat



Mogelijk toekomstig beeld van de ruimtelijke situatie van de Landgoederenzone.

BEATRIXHAVEN



Het bedrijventerrein Beatrixhaven kan - ten noorden van de Korvetweg - worden uitgebreid tot aan het spoor. Door de nieuwe verbinding vanaf de A2 komt het nu nog grotendeels braakliggende terrein tussen de bestaande bedrijven en het spoor aan de entree van het bedrijventerrein te liggen. De aanwezige kabels en leidingen en de goederenspoorlijn beperken de invullingsmogelijkheden. De nieuwe ontsluiting en de uitbreiding van het bedrijventerrein passen binnen de revitaliseringsplannen voor de Beatrixhaven.

Boven: Het bedrijventerrein Beatrixhaven, met op de voorgrond respectievelijk de A2, de route Mariënwaard-Meerssenerweg en de spoorlijn Maastricht-Eindhoven en Maastricht-Heerlen. In dit gebied komt de nieuwe ontsluiting van het bedrijventerrein vanaf de A2 (en de A79) te liggen. Rechts: de Beukenlaan.



De nieuwe ontsluiting van het bedrijventerrein komt uit op de Hoekerweg. Het is wenselijk dat er vanaf dat punt een directe verbinding komt met de Galjoenweg. In het gebied moet ruimte worden gereserveerd voor een Park&Ride-voorziening. Tevens moet rekening worden gehouden met een lightrail-halte. Het is wenselijk dat de Park&Ride-voorziening al in de periode van uitvoering een rol vervult in de bereikbaarheid van de stad. In aansluiting op het landgoed Bethlehem kan een bijzondere functie in landgoedachtige setting worden ingepast. Er moet rekening worden gehouden met het doortrekken van de Beukenlaan tot aan de Jeruzalemweg.

WENS 7 *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)*



Mogelijk toekomstig beeld van de ruimtelijke situatie van het bedrijventerrein Beatrixhaven.

KNOOPPUNT GEUSSELT



De A2 moet ter plaatse van het knooppunt Geusselt overgaan in een stedelijke ruimte. Doordat veel verkeer gebruik maakt van de tunnel, kan op maaiveld een betere verblijfskwaliteit ontstaan. De bouwhoogte rond de stadsentree is maximaal 20 meter. Plaatselijk is hoogbouw toegestaan van 50 tot 70 meter, mits rekening wordt gehouden met belangrijke zichtlijnen. Het 'verstoppen' van de stad achter schermen is ongewenst.

Het Geusseltpark, met de bebouwing rond het stadion, moet een belangrijke rol spelen in de 'groene' beleving van de stadsentree. De infrastructuur, ter hoogte van Nazareth, moet zodanig worden vormgegeven dat de flats langs de A2 toekomstwaarde krijgen. Het is wenselijk dat de woonbuurt Nazareth een verbeterde relatie krijgt met het Geusseltpark in de vorm van visuele oriëntatie en zo mogelijk een voetgangersverbinding. De opgave is het gebied rondom het Geusseltstadion via de OV-as op de Stadsboulevard goed met de bus bereikbaar te maken.

De Viaductweg moet worden vormgegeven als 'een brug over de stad', waar de stad zoveel mogelijk onderdoor loopt. Ter plaatse van het spoor moet een eventuele lightrail-halte in de toekomst niet onmogelijk worden gemaakt.

Boven: Het knooppunt Geusselt gezien vanuit het noorden. Rechts op de voorgrond de woonbuurt Nazareth. Links het Geusseltpark met het stadion en de daaromheen liggende bebouwing.

WENS 8 *De wensen voor het vormgeven van het knooppunt Geusselt als noordelijke stadsentree betreffen:*

- Duidelijk herkenbaar entreeplein gericht op de A2 en het Geusseltpark
- 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 – Geusseltpark
- Verblijfskwaliteit op maaiveld

De bebouwing van Nazareth ligt direct langs de A2.

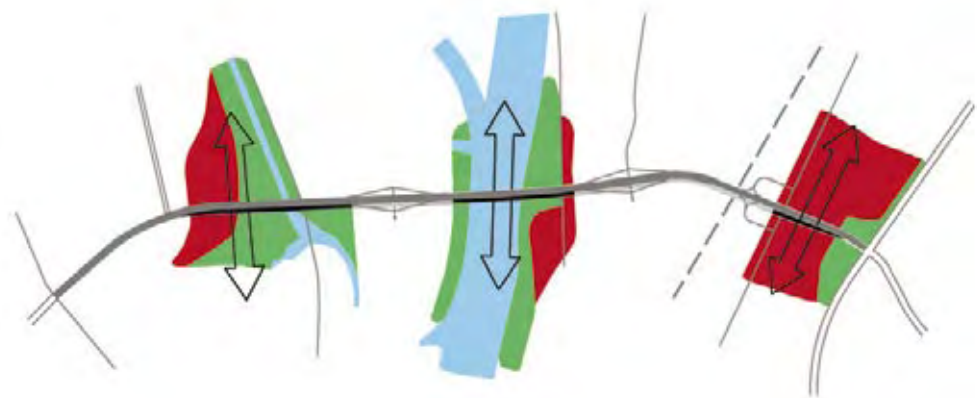


Een referentiebeeld voor de toekomstige situatie, waarin een drukke weg van bebouwing wordt afgescheiden door een “balkonpark”.

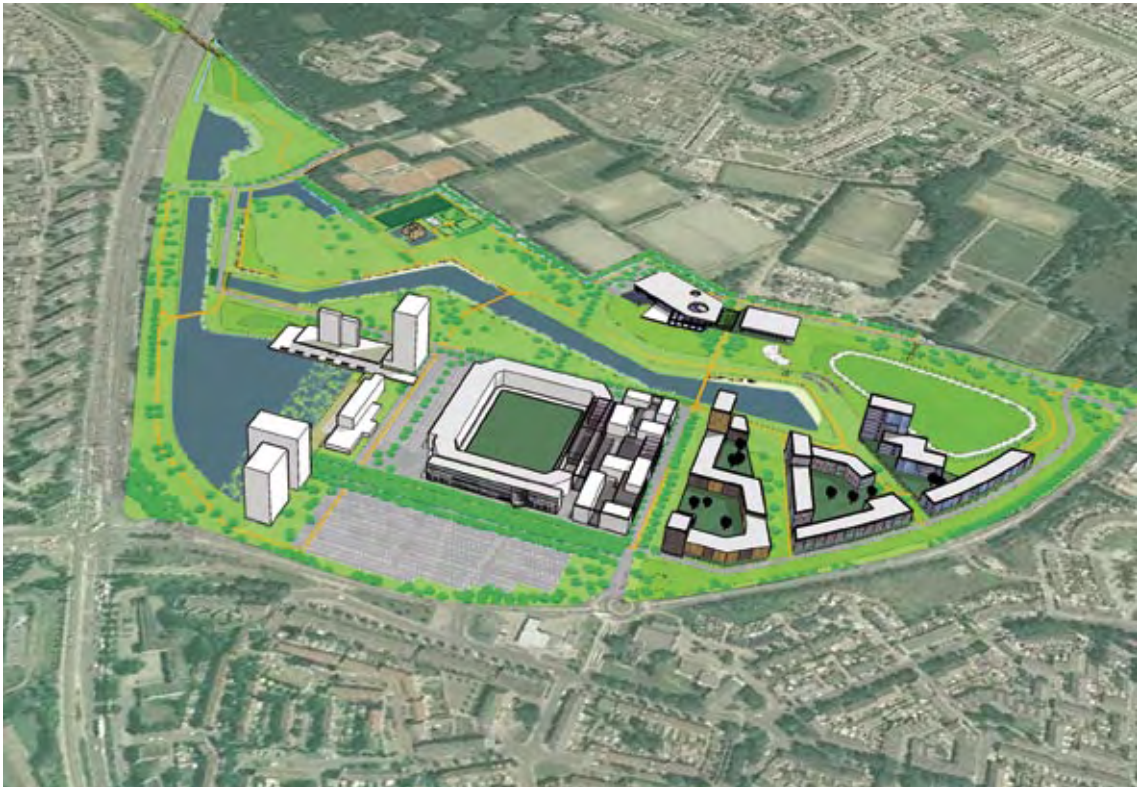




De Viaductweg gezien vanuit het noorden. Links het knooppunt Geusselt. De bedoeling is de Viaductweg, als onderdeel van het Noorderbrugtracé vorm te geven als een 'brug over de stad'.



Referentiebeelden van de manier waarop infrastructuur kan worden vormgegeven als 'brug' over stedelijk gebied.



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

STADSBOULEVARD



Na ondertunneling van de A2-passage Maastricht ontstaan voor Wyckerpoort en Wittevrouwenveld kansen voor een samenhangend stedelijk gebied. De nieuwe Stadsboulevard, die loopt tussen de knooppunten Geusselt en Europaplein, moet de ruggengraat vormen voor het oostelijk stadsdeel en fungeren als bindend element voor de aanliggende buurten. De Stadsboulevard moet een herkenbaar profiel en inrichting krijgen, waarbij verblijfskwaliteit, oversteekbaarheid en uitstraling wezenlijk zijn. Dit stelt eisen aan de inrichting en verkeersbelasting van deze lokale ontsluitingsweg. Gestreefd wordt naar een belasting, die beduidend lager ligt dan 20.000 motorvoertuigen per etmaal.

Het zuidelijk deel van de toekomstige Stadsboulevard, de huidige A2-passage, gezien vanuit het zuidoosten. In het midden het Oranjeplein. Dwars op de A2-passage de Scharnerweg.

De nieuwe Stadsboulevard moet qua profiel, inrichting en bebouwing de uitstraling hebben van een echte boulevard, met een brede middenberm om de oversteek te vereenvoudigen. Deze middenberm kan vormgegeven worden als een langgerekte promenade met verblijfskwaliteit. De bouwhoogte is maximaal 20 meter, afgestemd op de achterliggende bebouwing. De huidige A2-passage heeft een zeer groen karakter met veel (grote) bomen. Het is wenselijk de nieuwe Stadsboulevard een zo groen mogelijk karakter te geven.

Tussen het knooppunt Geusselt en de Voltastraat wordt gestreefd naar een gemengd bebouwingsbeeld, met zoveel mogelijk (grondgebonden) stadswoningen aangevuld met appartementen en veel doorlopende straten in oostwest-richting. In de plint is ruimte voor kleinschalige kantoren, werkruimten en ateliers.



Referentiebeelden van de nieuwe Stadsboulevard.

Tussen de Voltastraat en de Frankenstraat is sprake van een meer open bebouwingsbeeld. Hier bevindt zich het centrumgebied met bijzondere bebouwing, een autovrij maaiveld en voorzieningen: het 'hart' van de buurt. Voor dit gebied ligt er een gezamenlijke visie, waarbij op de plaats van het voormalige KPN-gebouw invulling wordt gegeven aan centrumfuncties, winkels wonen en kantoren en een relatie wordt gelegd met een nieuwe verbinding over de sporen richting binnenstad. Volgens deze visie moet de levendige sfeer van het in aanbouw zijnde winkelcentrum Voltastraat 'oversteken' naar de overzijde, de Prof. Cobbenhagenstraat, zodat er een centrum ontstaat aan weerszijden van de A2.



Het gebied rond de nieuwe Stadsboulevard ter hoogte van de Voltastraat gezien vanuit het oosten.



Het plan voor de herontwikkeling van het voormalige KPN-gebouw aan de Noormannensingel.

Het Koningsplein / Oranjeplein moet als groene ruimte worden gehandhaafd. Naar het Europaplein toe wordt het profiel breder en statiger. De bebouwing bestaat hier voornamelijk uit appartementen.

Langs de huidige A2-passage staan verschillende monumenten en andere - in cultuurhistorisch opzicht - belangrijke gebouwen en ensembles. Een aantal daarvan ligt binnen het plangebied; andere grenzen direct daaraan. Het is waarschijnlijk niet mogelijk deze allemaal te sparen. Het is echter wenselijk, dat zo zorgvuldig mogelijk met het cultureel erfgoed wordt omgegaan.

WENS 9 *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*



Mogelijk toekomstig beeld van de ruimtelijke situatie rond de nieuwe Stadsboulevard.

Monumenten en andere in cultuurhistorisch opzicht belangrijke panden en ensembles

	ADRES	BOUWJAAR	ARCHITECT
RIJKSMONUMENTEN			
Kerk OLV van Lourdes	Pres. Rooseveltlaan 211	1936	F. Peutz
St. Theresiaschool	Pres. Rooseveltlaan 213	1922	F. Peutz
Schakelstation en woning	Pres. Rooseveltlaan 215-217	1925	A. Boosten
ARCHITECTONISCH BELANGRIJKE GEBOUWEN			
vml. Levensschool Pater Forti*	Kol. Millerstraat 65-67	1959	Th. Boosten
vml. Jongensschool	Burg. Van Oppenstraat 110	1949	F. Peutz
Gemeenteflat*	Koningsplein 101A-117E	1949	F. Dingemans
Bevrijdingsmonument	Koningsplein	1952	Ch. Eyck
Torenflat	Oranjeplein 200-274	1962	G. Holt
STEDENBOUWKUNDIG BELANGRIJKE ENSEMBLES			
Koningsplein/Oranjeplein (<i>deels*</i>)		1934-1962	diverse
Old Hickoryplein		1957	Sw. Salemans/ F. Dingemans
Schepenenplein		1948	H. Koene

* binnen plangebied



Links: voormalige Levensschool Pater Forti van Th. Boosten uit 1959.
Boven: Kerk Onze Lieve Vrouwe van Lourdes van F. Peutz uit 1936.

KNOOPPUNT EUROPAPLEIN



Knooppunt Europaplein vormt de zuidelijke stadsentree van Maastricht vanaf de A2. De verkeersoplossing moet compact worden vormgegeven en zodanig ingepast, dat een duidelijk herkenbaar entreeplein ontstaat. De bouwhoogte rond de stadsentree is maximaal 20 meter. Plaatselijk is hoogbouw toegestaan van 50 tot 70 meter, mits rekening wordt gehouden met belangrijke zichtlijnen. Het ‘verstoppen’ van de stad achter schermen is ongewenst. Het is wenselijk het contrast tussen de stad (ten noorden van de J.F. Kennedysingel) en het verkeerslandschap (ten zuiden daarvan) te vergroten.

Het is wenselijk dat de zuidelijke tunnelmond ter hoogte van de J.F. Kennedysingel komt te liggen. Door het maaiveld ten zuiden van de Nassaulaan geleidelijk te laten oplopen tot aan het niveau van de J.F. Kennedysingel en de Stadsboulevard op het tunneldak te leggen, ontstaan mogelijkheden om het gebied ten noorden van de J.F. Kennedysingel als stedelijke ruimte vorm te geven. Dit levert ontwikkelingsmogelijkheden op voor de aanliggende terreinen.

Het Europaplein gezien vanuit het oosten. Hier komt de zuidelijk tunnelmond te liggen.



Mogelijk toekomstig beeld van de ruimtelijke situatie rond het knooppunt Europaplein.

- WENS 10** 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)

ROBUUSTE TECHNIEK



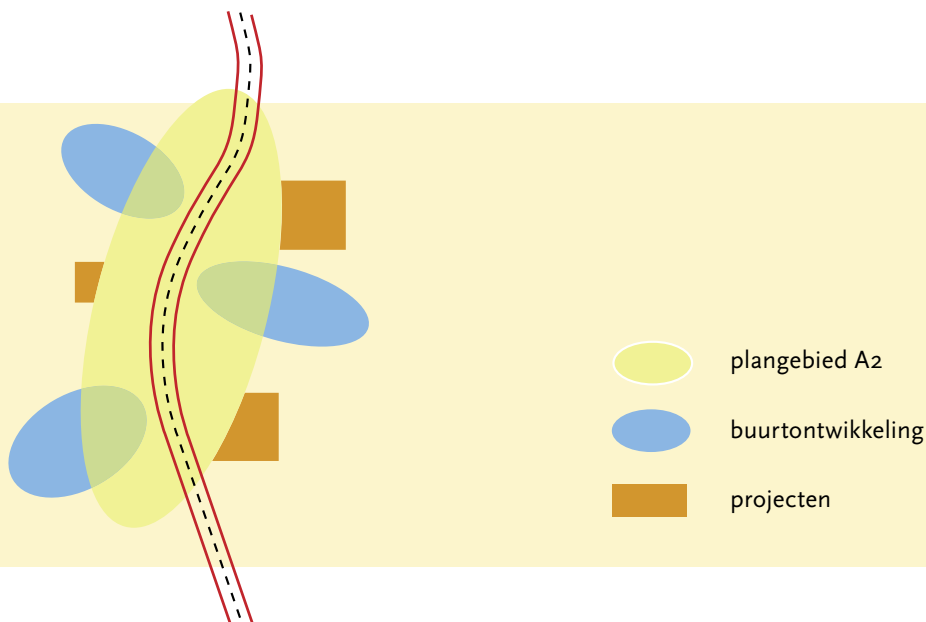
- WENS 11** De wensen voor het vormgeven van het knooppunt Europaplein als zuidelijke stadsentree betreffen:
- Duidelijk herkenbaar entreeplein
 - Ligging van de tunnelmond ter hoogte van de J.F. Kennedysingel
 - Versterking contrast stad (ten noorden van de J.F. Kennedysingel) en (verkeers)landschap (ten zuiden daarvan)

RELATIE MET ANDERE PROJECTEN

Vernieuwing buurten

De buurten Limmel, Nazareth, Wyckerpoort en Wittevrouwenveld zijn aandachtsbuurten in het kader van het Grote Stedenbeleid (GSB). Het project A2 Maastricht geeft een enorme impuls voor de vernieuwing van de buurten. De vernieuwing van de buurten door de woningcorporaties zelf valt buiten de basisscope van het project A2 Maastricht. De ondertunneling van de A2-passage Maastricht creëert juist de nodige voorwaarden voor die vernieuwingsopgave. De woningcorporaties hebben als eigenaar van een groot deel van de woningvoorraad een initiërende en leidende rol bij de buurtvernieuwing.

Voor de afstemming met het A2-project zullen de woningcorporaties en het Projectbureau A2 Maastricht een convenant sluiten. Hierin worden procesafspraken vastgelegd over de inbreng van corporatiebezit en de rol en betrokkenheid van de woningcorporaties tijdens de aanbesteding en de uitvoering.



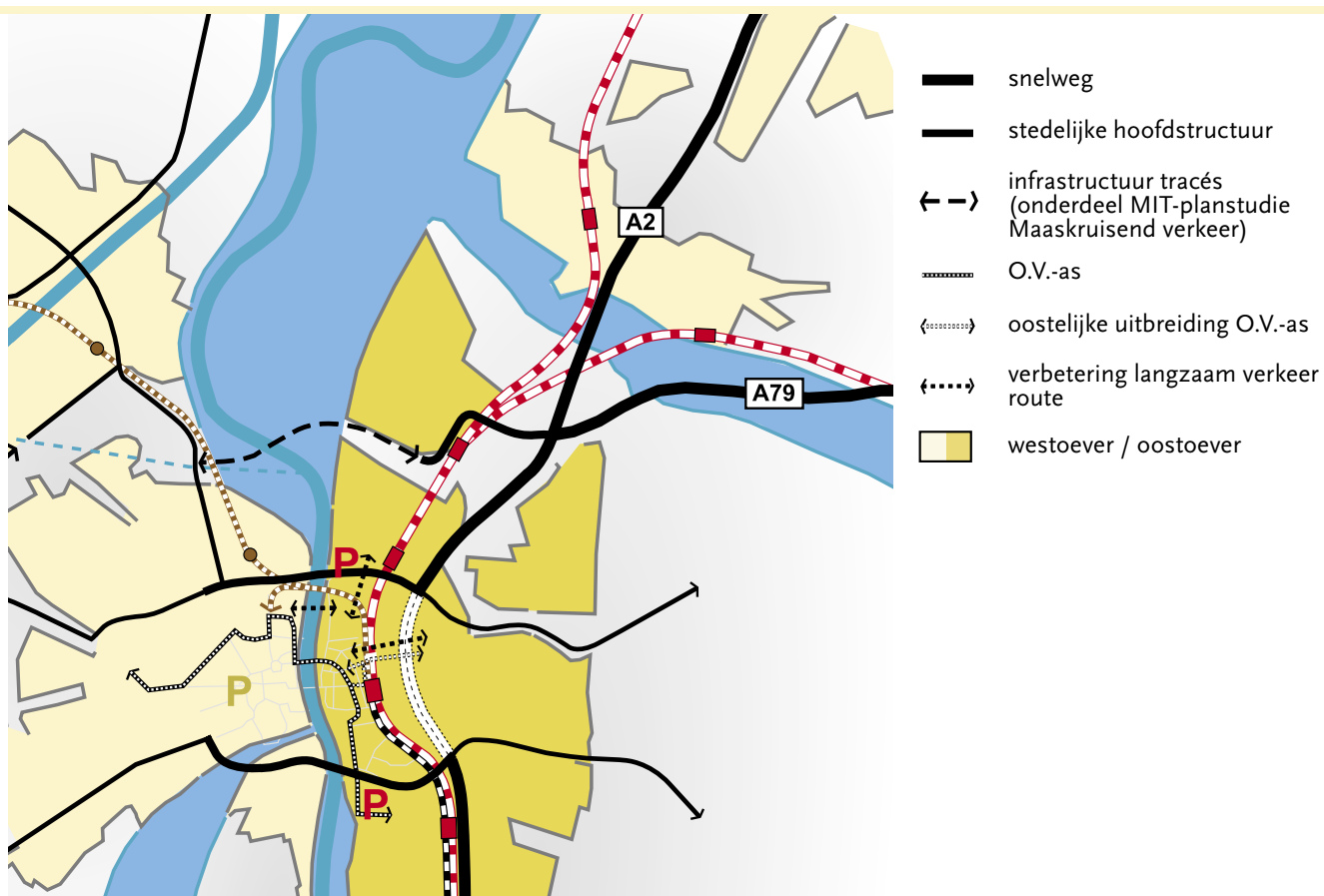
Revitalisering Beatrixhaven

Er zijn plannen in ontwikkeling voor de revitalisering van het bedrijventerrein Beatrixhaven. De bedoeling is onder andere het gebruik van het bedrijventerrein te intensiveren. De verbetering van de ontsluiting van het bedrijventerrein en de uitbreiding daarvan tot aan het spoor in het kader van het project A2 Maastricht dragen bij aan de gewenste revitalisering.

Maaskruisend verkeer

Het project Maaskruisend Verkeer betreft de capaciteitsproblemen van de bestaande Maasbruggen en mogelijke oplossingen daarvoor. De verwachting is dat de eerste resultaten van de planstudie Maaskruisend Verkeer in de loop van 2007 kunnen worden gepresenteerd.

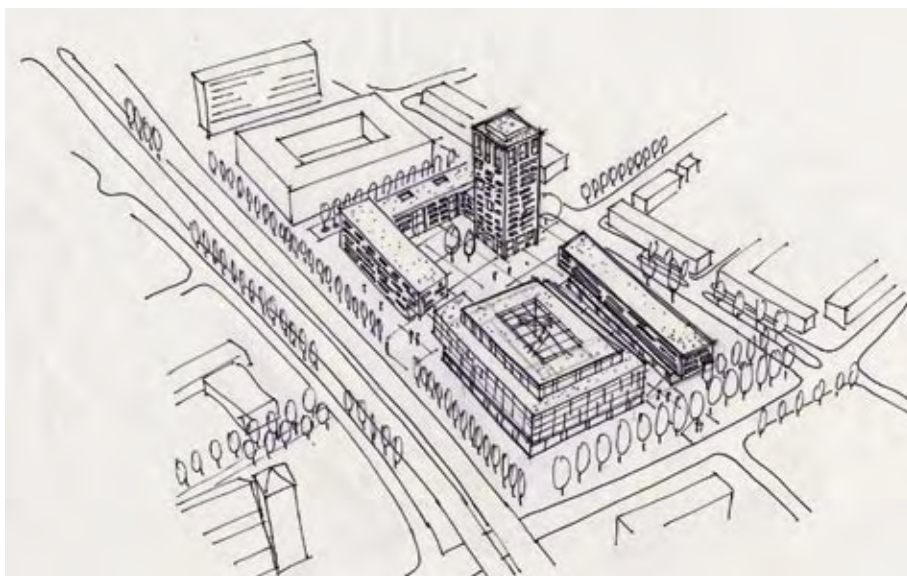
De nieuwe verbinding vanaf de A2 naar het bedrijventerrein Beatrixhaven moet in de toekomst uitbreidbaar zijn tot een weg met twee rijstroken per rijrichting. De nieuwe verbinding moet ook kunnen worden doorgetrokken naar de Korvetweg, waar het reserveringstracé ligt voor een nieuwe Maasbrug. Hiermee moet rekening worden gehouden met de plannen voor de afbouw van het bedrijventerrein Beatrixhaven. De uitbreiding en doortrekking zelf valt buiten de projectscope van de A2 Maastricht.



Uitsnede uit het Structuurbeeld & Mobiliteitbeeld Maastricht, met het reserveringstracé voor een eventuele extra brug over de Maas ten noorden van de stad.

Voormalig KPN-gebouw Noormannensingel

Voor de vernieuwing en uitbreiding van het voormalige KPN-gebouw aan de Noormannensingel is een plan in procedure. Dit is uitgangspunt is voor het project A2 Maastricht. Het plan is van belang voor het beeld van de bebouwing langs de Stadsboulevard. De realisering van de eerste fase valt buiten de scope van het project A2 Maastricht. De ontwikkeling van de tweede fase van het plan op het sportveld van het St. Maartenscollege valt vooralsnog binnen de scope van het project A2 Maastricht.



Het plan voor de herontwikkeling van het voormalige KPN-gebouw aan de Noormannensingel.

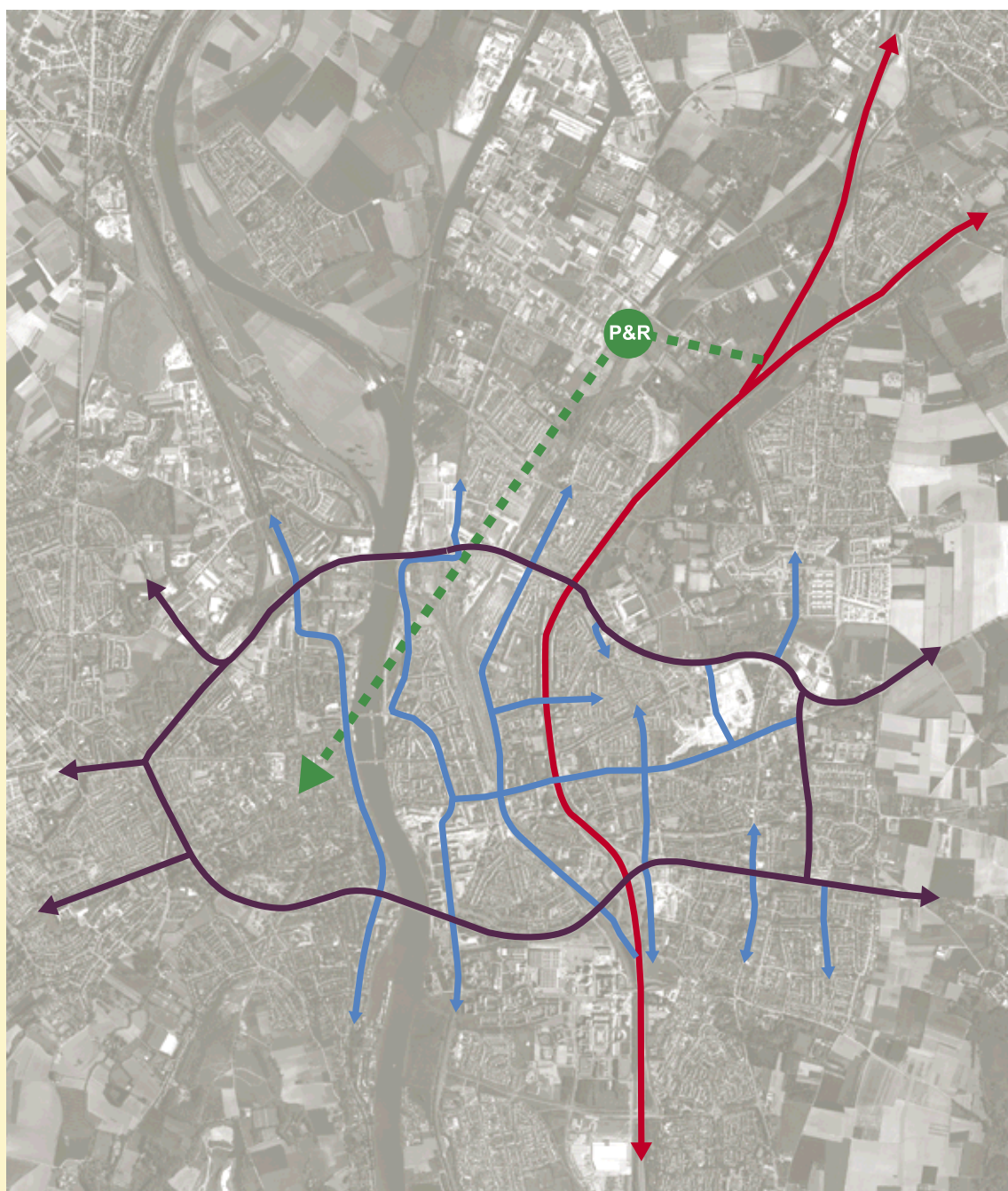
Ontwikkeling rond Geusseltstadion

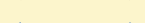
Er is een plan vastgesteld voor de ontwikkeling rond het Geusseltstadion en het Geusselpark. Dit is uitgangspunt is voor het project A2 Maastricht. Het valt buiten de scope. Het park en de huidige en toekomstige bebouwing rond het stadion zijn belangrijk bij de beleving van de stad als noordelijke stadsentree vanaf de A2. Bij de uitvoering (fasering) van de plannen rond het Geusseltstadion moet rekening worden gehouden met werkruimte en ruimte voor tijdelijke verkeersmaatregelen rond het knooppunt Geusselt.



Mogelijk toekomstig beeld van de ruimtelijke situatie van Maastricht-Oost.

TIJDELIJKE VERKEERSSTRUCTUUR



-  rijksweg
-  stedelijke ontsluiting
-  wijk - buurt ontsluiting
-  Park&Ride-voorziening (gewenst)

SITUATIE TIJDENS UITVOERING

5

Er is een groot draagvlak voor de ondertunneling van de A2-passage Maastricht, maar bewoners en belanghebbenden maken zich wel zorgen over de bereikbaarheid en (milieu)overlast gedurende de periode van uitvoering. In het Programma van Eisen zijn eisen gesteld aan de bereikbaarheid en milieusituatie tijdens de uitvoering van het project A2 Maastricht. In dit hoofdstuk zijn deze samengevat. De marktpartijen worden uitgedaagd 'alles uit de kast te halen' om de doorstroming en de bereikbaarheid tijdens de bouw te garanderen. Daarom is de situatie in de periode van uitvoering één van de punten waarmee de marktpartijen extra kwaliteit of meerwaarde kunnen geven aan hun plan.

DOORSTROMING EN BEREIKBAARHEID

Het lange afstand, doorgaande autoverkeer, dat niet in de Maastrichtse regio hoeft te zijn, wordt vroegtijdig omgeleid, zodat het geen gebruik hoeft te maken van de A2-passage Maastricht. Dit is een taak van de opdrachtgevende partij.

Het regionale autoverkeer, met herkomst of bestemming in de Maastrichtse regio, moet zo goed mogelijk worden gefaciliteerd volgens de huidige hoofdverkeersstructuur. De bewegwijzering wordt zodanig aangepast, dat dit verkeer niet onnodig gebruik maakt van de tijdelijke A2 tussen knooppunten Geusselt en Europaplein. De tijdelijke A2 moet tijdens de bouw minimaal 2 rijstroken per richting hebben.

De auto-ontsluiting van de langs de huidige A2-passage liggende buurten wordt geconcentreerd op de Voltastraat en de Scharnerweg. Via deze wegen zal de bouwplaats van de A2-passage gekruist kunnen worden. Er zal geen uitwisseling plaatsvinden tussen deze wegen en de (tijdelijke) A2. De Voltastraat en de Scharnerweg zullen via de Sibemaweg, Oostermaasweg en Meerssenerweg verbonden zijn met de hoofdstructuur.

De bestaande lijnvoering van het openbaar vervoer moet in principe tijdens de bouw gehandhaafd worden. Bij (een tijdelijke) afsluiting van een route moet er binnen een redelijke afstand een alternatieve route aanwezig zijn. Er wordt overwogen het gebruik van het openbaar vervoer tijdens de bouw aantrekkelijker te maken, bijvoorbeeld door gratis openbaar vervoer aan te bieden; dit valt echter buiten de scope van het A2-project.

De bestaande oversteekplaatsen voor het langzaam verkeer moeten in principe tijdens de bouw gehandhaafd worden. Bij (een tijdelijke) afsluiting van een oversteek moet er binnen een redelijke afstand een alternatief aanwezig zijn.

Woningen/panden, die grenzen aan de bouwplaats, moeten gedurende de periode van de bouwwerkzaamheden op een veilige manier bereikbaar zijn. Ook voorzieningen in het gebied (winkels, scholen, bijzondere functies en dergelijke) moeten zo goed mogelijk bereikbaar zijn. Deze bereikbaarheid geldt tevens voor nood- en hulpdiensten.

WENS 12 *Om de hinder van de bouwwerkzaamheden voor de doorstroming en bereikbaarheid verder te verminderen, is het wenselijk de uitvoeringstijd van het werk zo beperkt mogelijk te houden. Ook de te gebruiken bouwfasering kan helpen om de overlast te beperken. Het is wenselijk extra (verkeers)maatregelen te treffen gericht op de doorstroming en bereikbaarheid.*

SCHADE EN OVERLAST

Ten gevolge van de bouwwerkzaamheden mag geen schade ontstaan aan aanwezige panden en de funderingen daarvan. Als onverhoopt toch schade ontstaat, moet de marktpartij deze schade (laten) herstellen.

De bouwplaats moet op een veilige manier worden afgeschermd. Het is de verantwoordelijkheid van de marktpartij de directe omgeving van de bouwplaats schoon, heel en veilig te houden.

Bij de planning van de bouwwerkzaamheden en de keuze van bouwtechnieken moet er rekening mee worden gehouden, dat de werkzaamheden plaatsvinden in een dichtbevolkt gebied.

WENS 13 *Het is wenselijk de hinder voor de omgeving tijdens de uitvoering zoveel mogelijk te beperken. Hinder is een combinatie van de mate van overlast (met name geluid, stof en trillingen) en de tijdsduur daarvan. Daarom is het gewenst:*

- *De uitvoeringstijd van veel hinder opleverende activiteiten zo kort mogelijk te houden en*
- *Bij de te gebruiken bouwmethode overlast zoveel mogelijk te voorkomen.*

REGIONALE WERKGELEGENHEID

Het project stimuleert de plaatselijke en regionale werkgelegenheid volgens de regeling 'Werk maken van werk' (de zogenaamde 5%-regeling). Hieronder valt het inschakelen van werkloos werkzoekenden en/of leerlingen bij de uitvoering van het project. Daarnaast wordt aan de opdrachtnemer gevraagd ook lokale en regionale bedrijven op naam uit te nodigen tot inschrijven op het laten uitvoeren van werkzaamheden in onderaanneming.

BOUWTIJD

WENS 14 *In de Samenwerkingsovereenkomst is een globale planning opgenomen voor de uitvoeringstijd van het project. Met name voor de meest essentiële onderdelen van het verkeerssysteem is het gewenst, dat deze zo snel mogelijk na gunning in gebruik kunnen worden genomen, zodat de verkeersafwikkeling snel op het uiteindelijk gewenste niveau komt te liggen.*



WENSEN VOOR HET 'BESTE' PLAN

INTEGRALITEIT / SYNERGIE	Wens 1	Integraliteit / synergie van het totale plan	pag. 22
KWALITEIT INTEGRAAL GEBIEDSONTWERP			
VERKEERSDOORSTROMING EN BEREIKBAARHEID	Wens 2	Robuust knooppunt A2/A79	pag. 25
	Wens 3	Optimalisatie verkeerssysteem	pag. 26
STEDENBOUWKUNDIGE EN LANDSCHAPPELIJKE KWALITEIT	Wens 4	Programmatische kwaliteit	pag. 27
	Wens 6	Groene Landgoederenzone	pag. 39
	Wens 7	Uitbreiding Beatrixhaven	pag. 41
	Wens 8	Vormgeving stadsentree Geusselt	pag. 43
	Wens 9	Vormgeving omgeving Stadsboulevard	pag. 48
	Wens 10	Vormgeving stadsentree Europaplein	pag. 51
MILIEU EN LEEFBAARHEID	Wens 5	Extra milieukwaliteit (lucht, geluid, energie)	pag. 31
ROBUUSTE TECHNIEK	Wens 11	Toepassen robuuste technieken	pag. 51
SITUATIE TIJDENS UITVOERING EN BOUWTIJD			
SITUATIE TIJDENS UITVOERING EN BOUWTIJD	Wens 12	Verbeteren doorstroming en bereikbaarheid	pag. 58
	Wens 13	Verminderen bouw hinder voor omwonenden	pag. 58
	Wens 14	Snelle realisatie	pag. 59

Toelichting

De centrale opgave is te komen tot een evenwichtig integraal plan. Dit is 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. Meerwaarde wordt verkregen door het op evenwichtige, integrale wijze invullen van wensen binnen de gunningsthema's:

- Integraliteit / synergie van het plan
- Verkeersdoorstroming en bereikbaarheid
- Stedenbouwkundige en landschappelijke kwaliteit
- Milieu en leefbaarheid
- Robuuste techniek
- Situatie tijdens uitvoering en bouw tijd

Een plan dat eenzijdig hoog scoort op bepaalde thema's, maar eenzijdig laag op een ander thema zal niet voldoen aan de centrale opgave van een evenwichtig integraal plan. Daarom is integraliteit / synergie van het totale plan een apart gunningsthema en heeft dit een dubbel gewicht. De andere gunningsthema's zijn alle vijf even belangrijk en hebben daarom een gelijk gewicht. De gunningsthema's zijn nader uitgewerkt in 14 wensen. Een gunningsthema waarvoor meer wensen zijn geformuleerd, weegt daardoor niet zwaarder. De gunningsthema's en wensen worden altijd beoordeeld op hun (evenwichtige) bijdrage aan de centrale opgave: het 'beste' plan.

AANBESTEDINGSPROCES

6

De gekozen aanpak van het project A2 Maastricht heeft tot doel - in dialoog met de deelnemende marktpartijen - te komen tot integrale plannen, 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. Het plan dat voldoet aan alle eisen, binnen het vast budget ligt en de meeste meerwaarde toevoegt wordt het winnende plan.

De geselecteerde deelnemers zijn onderling in concurrentie. Daarom zal steeds één op één met de deelnemers worden gesproken. Datgene wat aan de orde komt is strikt vertrouwelijk. Er wordt daarover niet met andere deelnemers gecommuniceerd. Tenzij er wijzigingsvoorstellen komen die de basisscope en het hierop betrekking hebbende Programma van Eisen beïnvloeden. In dat geval zal het projectbureau na overleg en goedkeuring van de publieke partijen en na goedkeuring van de verzoekende deelnemer deze wijziging aan alle deelnemers bekend maken.

De projectorganisatie A2 Maastricht beschouwt elke deelnemer als een mogelijke samenwerkingspartner bij de uitvoering van het project. Er wordt een klein tender-team gevormd, dat vanuit de betrokken publieke partijen is gemandateerd, om in dialoog met de deelnemers het planvormingsproces te doorlopen. Tijdens het overleg zullen de meer inhoudelijke vragen en voorstellen van de deelnemers wellicht niet direct kunnen worden beantwoord. Er wordt een backoffice met deskundigen georganiseerd, die snel antwoord geeft op de vragen en adequaat op de voorstellen reageert. Indien nodig zal het Projectbureau A2 Maastricht met de publieke partijen en betrokken stakeholders draagvlaksessies organiseren, waarin de deelnemers hun planideeën kunnen toelichten.

DIALOOGFASE

De Dialoogfase, het interactieve planvormingsproces, dat moet leiden tot geoptimaliseerde, integrale plannen, wordt gevoerd met in principe drie deelnemende marktpartijen.

Dialoogronde I staat in het teken van kennismaking, verduidelijken van de doelstellingen, het presenteren door de deelnemers van hun **Projectvisie** en hun **Projectmanagementplan** om tot een geoptimaliseerd plan te komen dat zij binnen het budget risicodragend kunnen uitvoeren. Als uit de Selectiefase blijkt dat er meer dan drie geschikte deelnemers zijn (wat te verwachten is), dan wordt de kwaliteit van de Projectvisie en het Projectmanagementplan gebruikt om het aantal terug te brengen tot drie deelnemers.

Dialoogronde II moet leiden tot schetsoplossingen voor de verschillende integrale plannen. In deze periode kan nog discussie worden gevoerd over (minimum)eisen of (scope)begrenzingsen, die onbedoeld optimalisaties en meerwaarden van het integrale plan in de weg staan.

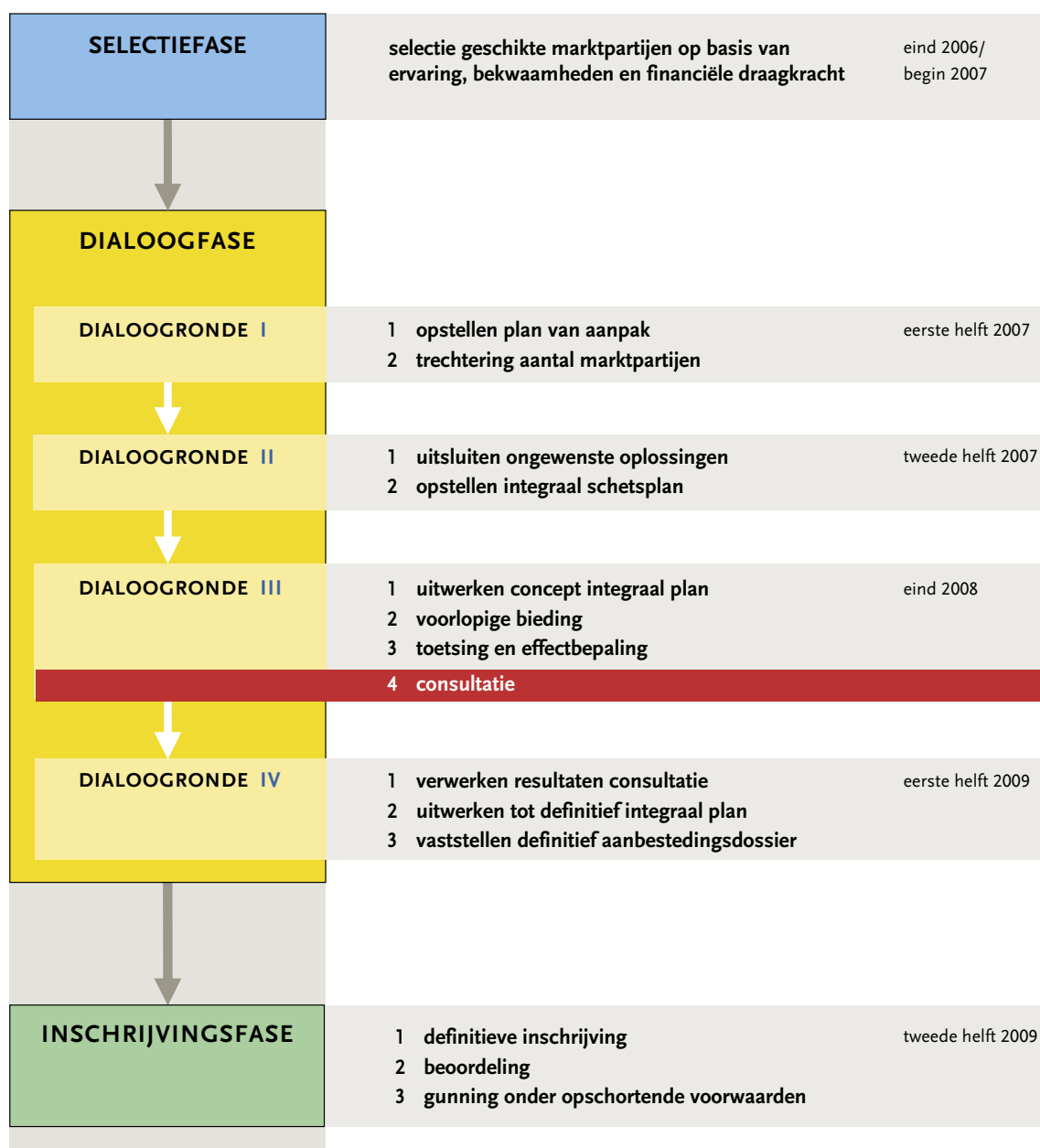
Dialoogronde III moet leiden tot verschillende concept integrale plannen voor het project A2 Maastricht. De integrale plannen moeten gepaard gaan met alle gevraagde gegevens die nodig zijn om deze te kunnen toetsen aan het programma van eisen en de gunningscriteria. Tevens moeten de effecten van de integrale plannen worden aangegeven in de vorm van een **Variantennota** (incl. concept MER). De plannen moeten (onder andere) worden gevisualiseerd bijvoorbeeld via een maquette en een digitale visualisatie.

Dialoogronde III wordt afgesloten met een voorlopige aanbidding van het integrale plan met een garantie dat dit plan binnen het budget risicodragend door de deelnemer is uit te voeren.

Het resultaat van Dialoogronde III, drie voorlopige biedingen voor een integraal gebiedsontwerp, wordt aan de bevolking en alle andere betrokkenen ter **consultatie** voorgelegd. De deelnemers zullen hun plannen zelf in het openbaar toelichten. Alle reacties vanuit de bevolking en andere betrokkenen worden gebundeld in een openbaar document. Het bevoegd gezag zal in een **Consultatiedocument** op basis van alle reacties aangeven welke reacties naar hun mening door de deelnemers in hun plannen moeten worden verwerkt, welke gewenst zijn en welke niet nodig geacht worden.

In **Dialoogronde IV** zullen de resultaten van de consultatie waar mogelijk en wenselijk in de integrale plannen worden verwerkt. Dit leidt uiteindelijk tot verschillende integrale plannen met een definitieve status.

AANBESTEDINGSPROCES



De aanbestedingsprocedure wordt afgesloten met de **Inschrijvingsfase**. De definitieve inschrijvingen worden getoetst op geldigheid. Gecontroleerd wordt of de prijs niet hoger dan het vastgestelde contractbudget ligt. Voorts wordt getoetst of de integrale plannen voldoen aan het Programma van Eisen. Dan worden de integrale plannen op meerwaarde beoordeeld door de Gunningsadviescommissie, die vervolgens het gunningsadvies geeft.

GUNNING

De beoordeling van de meerwaarde gebeurt door een onafhankelijke commissie van deskundigen: de **Gunningsadviescommissie**. Deze leden hebben op hun vakgebied gezag en vertrouwen. In de commissie is deskundigheid aanwezig op verkeerskundig, stedenbouwkundig, landschappelijk, milieukundig en (bouw)technisch gebied. De Gunningsadviescommissie zal in gezamenlijkheid tot een unaniem advies komen.

De Gunningsadviescommissie zal de plannen beoordelen op basis van de gunningscriteria, zoals die worden vastgelegd in het aanbestedingsdossier. Zij zal een gunningsadvies geven aan het Projectbureau A2 Maastricht en het bevoegd gezag. De beoordeling en het gunningadvies zal ook beschikbaar worden gesteld aan de deelnemers. Het advies van de Gunningsadviescommissie is zwaarwegend en wordt gevolgd door het bevoegd gezag tenzij dat van hen in redelijkheid niet kan worden verlangd. Tijdens het aanbestedingsproces zal er steeds tijdig afstemming zijn met het bevoegd gezag, zodat met hun belangen en afwegingen rekening wordt gehouden om te voorkomen dat er voor hen een reden ontstaat het advies van de Gunningsadviescommissie niet te volgen.

GUNNINGSADVIESCOMMISSIE

Voorzitter is **Jan Mans** (1940). Als oud-burgemeester van o.a. Enschede (1994-2005), en tegenwoordig voorzitter van de Kamer van Koophandel van Noord- en Zuid Limburg heeft hij veel ervaring in het richting geven aan bestuurlijke, maatschappelijke en economische afwegingen.

Verkeersbeleid en ruimtelijke kwaliteit in een stedenbouwkundige context is het specialisme van **Hans Blom** (1945). Hij is zelfstandig adviseur en manager van MCA-west (Multimodaal Coördinatie en Adviescentrum voor de Randstad). Daarvoor was hij o.a. directeur van TNO Inro, hoofd Stedelijke Planning en Infrastructuur bij Arcadis, en hoofd verkeer bij de gemeente Den Haag.

Architect **Jo Coenen** (1949) is voormalig Rijksbouwmeester (2000-2004) en directeur van architectenbureau Jo Coenen en Co met kantoren in Maastricht, Amsterdam, Luxemburg en Berlijn. Bekende grote stedenbouwkundige plannen van zijn hand zijn: Vaillantlaan-Den Haag, het KNSM-eiland (Oostelijk havengebied)-Amsterdam, het Céramiqueterrein-Maastricht en het Smalle Havengebied met onder meer de Vestedatoren-Eindhoven. In zijn ontwerpen staat de wisselwerking tussen gebouw en stad centraal.

Wim Hafkamp (1953) is milieueconoom en heeft zich al vroeg bezig gehouden met milieuaspecten bij investeringsbeslissingen. Hij is nu wetenschappelijk directeur van het Netherlands Institute for City Innovation Studies. Wim Hafkamp was hoogleraar Milieukunde aan de Erasmus Universiteit en projectleider van de nota Milieu en Economie van het kabinet Kok I. Hij was lid van de Raad voor Milieu- en Natuuronderzoek, de VROM-Raad, de Raad voor Verkeer en Waterstaat en voorzitter van de commissie Stimuleringsprogramma Milieu en Economie van de Nederlandse Organisatie voor Wetenschappelijk Onderzoek.

Bandi Horvat (1934) wordt de nestor van het Nederlandse ondergrondse bouwen genoemd. Hij was de eerst voorzitter van de Programma Adviesraad voor het Centrum voor Ondergronds Bouwen. Voorts was hij hoogleraar ondergronds bouwen aan de Technische Universiteit Delft. Thans is hij parttime senior adviseur van Horvat en Partners. Hij heeft een brede ervaring in diverse technische onderwerpen.

Dirk Sijmons (1949) is landschapsarchitect en directeur van H+N+S Landschapsarchitecten. Hij is mede auteur van boekpublicaties als 'Landkaartmos' (2004), 'Een Plan dat Werkt' (2006) over de relatie tussen beleid en ontwerpen, '= Landschap' (1998) en 'Oorden van Onthouding' over vormgeven aan natuurontwikkeling (1998). In 2004 is Dirk Sijmons door de minister van LNV benoemd tot Rijksadviseur voor het Landschap.

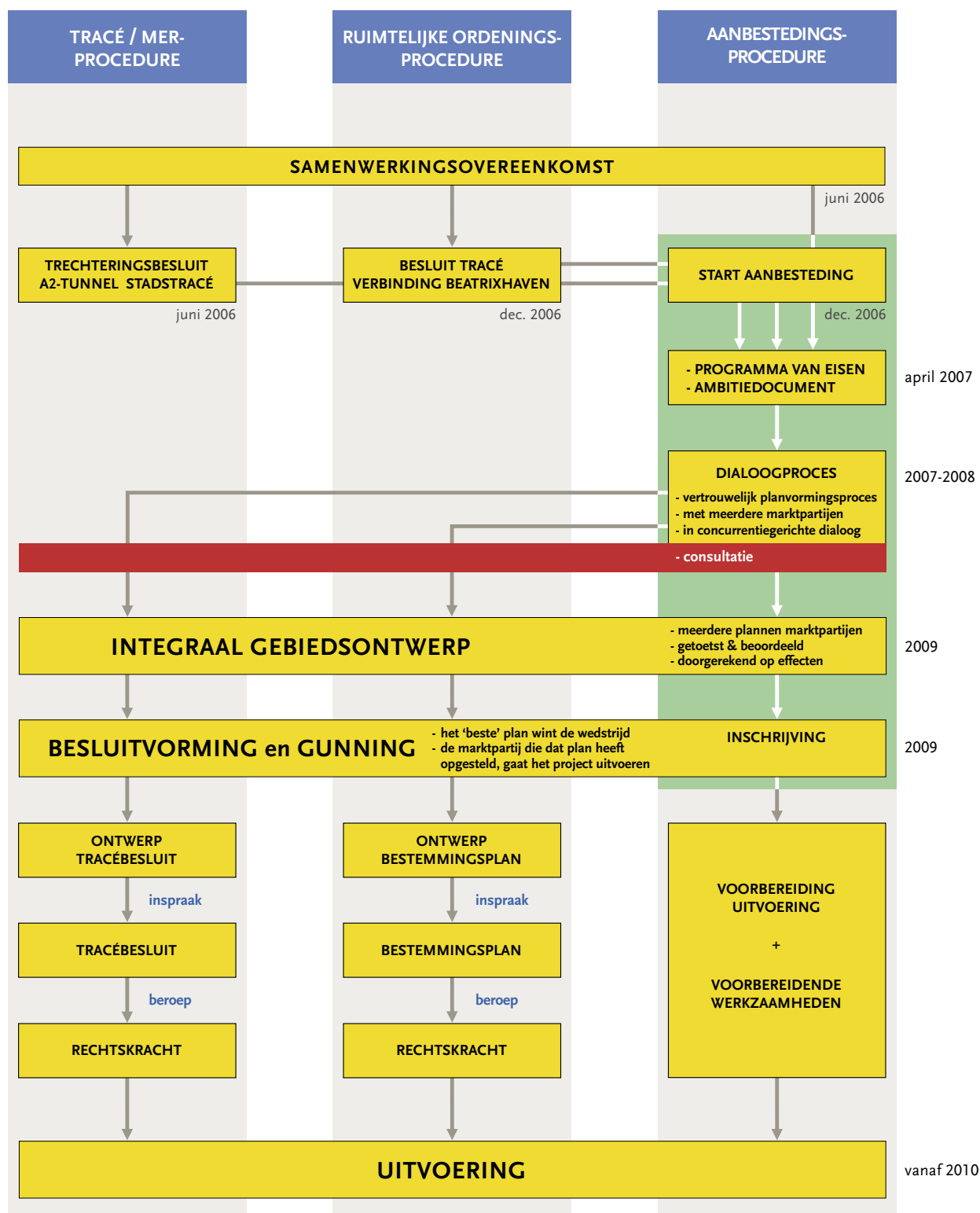
Projectdirecteur **Louis Prompers** (1950) zal als ambtelijk secretaris voor de Gunningsadviescommissie optreden.

TENDERBOARD

De Tenderboard zal toezien op de zorgvuldigheid van het aanbestedingsproces en de projectorganisatie gevraagd en ongevraagd adviseren.

De Tenderboard bestaat uit drie personen. **Patrick Buck**, directeur realisatie Betuweroute bij ProRail en **Erik Pijnacker Hordijk**, partner De Brauw Blackstone Westbroek; kantoor van advocaten, notarissen en belastingadviseurs, hebben hun medewerking al toegezegd. De opdrachtgever zal een voorstel doen tot benoeming van een derde Tenderboardlid (gehoord hebbende de marktpartijen) welk lid met name een oriëntatie heeft vanuit de markt.

PROCEDURESHEMA



Periode van aanbesteding

Op pagina 63 is het aanbestedingsproces uitgewerkt.

Communicatie en informatie tijdens aanbestedingsprocedure

De Europese aanbestedingsprocedure is eind 2006 gestart met de selectiefase. Nadat de deelnemers voor 'de aanbestedingswedstrijd' zijn geselecteerd start in 2007 de daadwerkelijke dialoog. Hierin zullen de 'wedstrijddeelnemers' voor het eerst hun plannen voor vastgoed en infrastructuur, voor stad én snelweg kenbaar maken aan de onderhandelaars, het tenderteam van Projectbureau A2 Maastricht.

Het planvormingsproces binnen de aanbestedingsprocedure zal ongeveer 2 jaar in beslag nemen. Het projectbureau zal geïnteresseerden en belanghebbenden informeren over de aanpak van aanbesteding, wanneer de selectie is gestart, hoe de belangstelling van marktpartijen is en wie uiteindelijk zijn geselecteerd voor de 'aanbestedingswedstrijd'. Verder is het planvormingsproces binnen de aanbestedingsprocedure strikt vertrouwelijk. Over de inhoud van dat proces kunnen geen mededelingen worden gedaan tot aan de consultatie over de voorlopige plannen van marktpartijen. Het projectbureau zal een A2-informatiecentrum inrichten om iedereen actief te informeren.

Om mee te denken met voorbereiding en uitvoering zijn het A2-Buurtenplatform en het A2-Bedrijvenplatform opgericht. Het A2-Buurtenplatform bestaat uit de buurtkaders van Amby, Limmel, Nazareth, Wyckerpoort, Wittevrouwenveld, Scharn, Heer, Eyldergaard en De Heeg. Voor de deelnemers is ondermeer belangrijk wat de eisen en wensen zijn voor de A2-plannen en welke effecten dit op hun buurt zal hebben.

Het A2-Bedrijvenplatform concentreert zich vooral op de economische belangen van de stad en let ondermeer op de bereikbaarheid van de stad tijdens de uitvoering. Bij het platform zijn aangesloten: bedrijven van Amby, Beatrixhaven, binnenstad, Bosscherveld, Céramique, Geusselt, Randwijck Noord, Wittevrouwenveld, Wyck, bedrijventerrein Eijsden-Gronsveld, ondernemers Meerssen, Federatie Ondernemers Maastricht, Kamer van Koophandel Zuid-Limburg, Limburgse

Werkgevers Vereniging, Samenwerkende Hotels Maastricht, Transport en Logistiek Nederland en VVV Maastricht. Het Projectbureau A2 Maastricht zal de deelnemers van de 'aanbestedingswedstrijd' stimuleren ook te communiceren met beide platforms. Regie is in handen van het projectbureau.

Consultatie over voorlopige plannen marktpartijen

In het aanbestedingsproces stellen de marktpartijen integrale gebiedsontwerpen op. Deze voorlopige plannen zullen openbaar worden gemaakt. Op dat moment start een periode van consultatie, waarin iedereen zijn/haar mening kan uiten over de verschillende plannen. Volgens planning zal dat gebeuren in de tweede helft van 2008. "Cherry picking" is niet toegestaan, noch door de deelnemers noch door het bevoegd gezag.

Definitieve plannen en besluitvorming

Mede op basis van de resultaten van de consultatie maken de marktpartijen hun plannen (en aanbiedingen) definitief. Deze plannen worden beoordeeld. Er wordt een definitieve keuze gemaakt voor het 'beste' plan waarna het project wordt gegund aan de deelnemer (de opdrachtnemer), die dat plan heeft opgesteld. Deze besluitvorming is gepland in de tweede helft van 2009.

Tracébesluit en bestemmingsplanprocedure

Het winnende plan wordt opgenomen in een (ontwerp)tracébesluit en een (ontwerp) bestemmingsplan. In die procedures, die zijn gepland voor 2010, kan formeel beroep worden aangetekend tegen de plannen. Parallel daaraan zullen voorbereidende werkzaamheden starten, waarvoor geen vergunning nodig is.

Communicatie en informatie tijdens uitvoering

Tijdens de periode van uitvoering zal - in samenwerking tussen de opdrachtnemer en het Projectbureau A2 Maastricht - een informatiepunt worden opgericht, dat is bemand voor het geven van informatie over de uitvoeringsactiviteiten, de voortgang en het afhandelen van klachten.

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.

ambitie: dat wat de samenwerkende publieke partijen willen bereiken met het project A2 Maastricht: één plan voor stad en snelweg. Om dat te bereiken zijn er aan het project allerlei (minimum)eisen gesteld. En er is ook een aantal wensen geformuleerd. Deze wensen zullen een belangrijke rol spelen bij de beoordeling van de integrale plannen.

barrière: (zware) 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.

bevoegd gezag: overheidsinstelling die de wettelijke bevoegdheid heeft om over een onderwerp een besluit te nemen. Voor het project A2 Maastricht is het Rijk bevoegd gezag bij beslissingen over het autosnelwegennet en de procedures rond de Tracéwet en de Milieueffectrapportage. Deze bevoegdheid wordt uitgeoefend door de ministers van Verkeer en Waterstaat en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu. Voor de overige zaken (vastgoed- en gebiedsontwikkeling, het lokale wegennet en de bestemmingsplanprocedure) zijn de gemeenten Maastricht en Meerssen bevoegd gezag ieder voor hun eigen grondgebied. Deze bevoegdheid wordt uitgeoefend door de gemeenteraad.

budget: het geld dat de publieke partijen beschikbaar hebben gesteld voor de uitvoering van het project. Het gaat om een **taakstellend budget**: dit houdt in dat het te realiseren integraal gebiedsontwerp niet meer mag kosten dan het geld dat beschikbaar is. Het **contractbudget** is het deel van het budget dat voor de opdrachtnemer beschikbaar wordt gesteld voor de uitvoering van het project.

consortium: samenwerkingsverband tussen verschillende private ondernemingen.

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 **concurrentiegericht dialogoog** is de in de Europese richtlijn beschreven nieuwe aanbestedingsprocedure specifiek bedoeld voor PPS-projecten (publiek–private samenwerking).

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.

kosteneffectief: bewust rekening ermee houden dat wat ontworpen wordt, tegen een zo laag mogelijke prijs kan worden uitgevoerd met behoud van de kwaliteit.

mandaat: volmacht. Het Projectbureau A2 Maastricht is **gemandateerd** om namens de betrokken publieke partijen het aanbestedingsproces uit te voeren.

marktpartij: private onderneming of consortium, die het project kan/wil uitvoeren of daaraan een bijdrage levert.

meerwaarde: extra kwaliteit bovenop de basisscope. Meerwaarde wordt verkregen door het op evenwichtige, integrale wijze invullen van wensen binnen de gunningsthema's.

opdrachtgever: de Staat der Nederlanden, ministerie van Verkeer en Waterstaat en de gemeente Maastricht.

opdrachtnemer: de marktpartij die na afloop van de aanbestedingsprocedure wordt geselecteerd om het project uit te voeren.

plangebied: de aangegeven zone waarbinnen de oplossing voor het project dient te worden gerealiseerd.

programma: het totaal aan functies (wonen, werken, voorzieningen) binnen het plan. Het **programmatisch kader** zorgt voor afstemming van de functies binnen het project A2 Maastricht met alle andere (vastgoed)projecten in de stad.

programma van eisen: document met alle eisen, die de publieke partijen stellen aan het integrale plan.

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.

scope: alle onderdelen die bij het project horen. De ‘bestuurlijke **projectscope**’ of **basisscope** zijn de onderdelen die (verplicht) via het project gerealiseerd moeten worden. Optionele onderdelen van de projectscope zijn niet verplicht. Marktpartijen kunnen die onderdelen gebruiken om hun plannen meer kwaliteit te geven.

synergie: samenwerking/samenhang. Synergie van het plan houdt in dat de verschillende onderdelen of aspecten binnen het plan zo samenwerken of samenhangen dat er een sterk(er) geheel ontstaat.

tenderteam: onderdeel van het Projectbureau A2 Maastricht, dat namens de publieke partijen de dialoog voert met de marktpartijen. De **tenderboard** is een team van onafhankelijke deskundigen, dat er op toeziet dat het aanbestedingsproces volgens de regels verloopt.

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.

vastgoedontwikkeling: het bouwen van woningen, kantoren en gebouwen met andere functies.

verkeerssysteem: het stelsel van wegen (**infrastructuur**) voor het afwikkelen van het verkeer.

COLOFON

Samenstelling: Projectbureau A2 Maastricht

Eindredactie: Onno de Jong

Fotografie: Julia de Jong, KLM Aerocarto, J. Naseman, Paul Rutten, Arjen Schmitz, Bjorn Vink, Jake Wiersma, Zuiderlicht.nl

Tekenwerk: Jef Fouraschen, Eliane Jansen, Willy Munier, Herman Peeters

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

Voor contactgegevens zie www.A2maastricht.nl

In de Projectorganisatie A2 Maastricht werken Rijkswaterstaat, de provincie Limburg en de gemeenten Maastricht en Meerssen samen aan een betere doorstroming, leefomgeving en bereikbaarheid van stad en regio.

Ministerie van Verkeer en Waterstaat



Rijkswaterstaat

provincie limburg



Gemeente



Maastricht



Sfeervol Meerssen



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

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