

Bijlage B bij Samenwerkingsovereenkomst A2-Maastricht: BESTUURLIJKE SCOPE MET PLANGEBIED

1. PROJECTDOELEN

Het doel van het A2-project Maastricht is te komen tot een integrale en duurzame oplossing op het gebied van doorstroming, bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid en het wegnemen van barrièrewerking en kansen bieden voor stedelijke (her)ontwikkelingsmogelijkheden. De doelstelling is daarmee 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 en de kernen Rothem, Amby en Bunde.
- Wegnemen van de barrièrewerking van de A2-passage.
- Mogelijk maken dat via stedelijke vernieuwing de buurten aan weerszijden van de A2-passage meer integreren.

2. PLANGEBIED

De projectscope (basisscope en opties) dient te worden gerealiseerd binnen de grenzen van het plangebied (zie bijgaande Annex Plangebied A2 Maastricht).

3. BASISSCOPE

De basisscope omvat de onderdelen die door het project gerealiseerd moeten worden en in de projectraming zijn opgenomen. Mogelijke versoeringen worden doorgevoerd indien het projectbudget ontoereikend blijkt voor uitvoering van de basisscope. De basisscope omvat in hoofdzaak het realiseren van de volgende werken.

Volledige verknoping van A2 en A79

Alle verkeersbewegingen tussen de A2 en A79 moeten mogelijk worden gemaakt. Daarmee wordt het lokaal wegennet van Meerssen van doorgaand verkeer ontlast. A2 moet de hoofdroute zijn waarop de A79 aansluit. De verbinding van A79 op A2 sluit aan op minimaal autowegniveau. De nieuwe ontsluitingsweg Beatrixhaven moet worden aangesloten op of nabij het knooppunt.

Optioneel (wordt in aanvraag naar markt opgenomen als meerwaarde)

Alle verkeersbewegingen tussen de A2 en A79 moeten mogelijk worden gemaakt. Daarmee wordt het lokaal wegennet van Meerssen van doorgaand verkeer ontlast. A2 moet de hoofdroute zijn waarop de A79 aansluit. De zwaarste verkeersstromen in de verknoping (in casu A2 en A79) moeten zoveel mogelijk op autosnelwegniveau worden afgewikkeld. De nieuwe ontsluitingsweg Beatrixhaven moet worden aangesloten op het knooppunt. Het onderliggende wegennet dient te worden aangesloten op of nabij de verknoping zodat de regionale invalswegen vanuit het noorden naar Maastricht (Meerssenerweg en Ambyerstraat) worden ontlast. Het knooppunt dient een mogelijke toekomstige verbinding over de Maas naar Maastricht-West (2^e Noorderbrug) niet onmogelijk te maken.

Verbindingsweg tussen A2 en bedrijventerrein Beatrixhaven

Het bedrijventerrein Beatrixhaven wordt vanaf of nabij de verknoping A2 en A79 ontsloten door middel van een verbindingsweg. Het betreft een ontsluiting met 1 rijstrook per richting en ontwerpsnelheid van 80 km/uur. Mariënwaard/Beukenlaan en spoor moeten ongelijkvloers worden gekruist. De verbindingsweg dient een mogelijke toekomstige verbinding over de Maas naar Maastricht-West (2^e Noorderbrug) niet onmogelijk te maken.

Optimalisering verkeersfunctie Viaductweg

De Viaductweg moet de Meerssenerweg ongelijkvloers kruisen. Alle verkeersbewegingen tussen Viaductweg en Meerssenerweg moeten mogelijk blijven. De viaductweg sluit met een ongelijkvloerse kruising aan op de A2 van en naar het noorden.

Tunnelpassage A2 met 2 x 3 rijstroken plus weefvakken met volledige aansluitingen op de knooppunten De Geusselt en Europaplein

De ontwerpsnelheid voor het verkeer in de tunnel bedraagt 100 km/uur. Het dwarsprofiel bestaat uit 2 x 3 rijstroken plus weefvakken of vergelijkbaar niveau. De knooppunten Geusselt en Europaplein moeten volledig worden aangesloten op de tunnel. In de tunnel worden geen vluchtstroken opgenomen.

Aanleg stadsboulevard ter plaatse van de huidige N2-traverse

Aanleg stadsboulevard op maaiveldniveau tussen knooppunten Geusselt en Europaplein. De stadsboulevard vervult een hoofd functie voor de ontsluiting van de aanliggende buurten. Het betreft 2 rijstroken per richting. De ontwerpsnelheid bedraagt 50 km/uur. De stadsboulevard is op meerdere plekken goed oversteeikbaar voor langzaam verkeer. De stadsboulevard sluit ter plaatse van Scharnerweg, Voltastraat/Cobbenhagenstraat, Old Hickoryplein en Heerderdwarsstraat/Adelbert van Scharnlaan aan op de stedelijke verkeersstructuur. De stadsboulevard sluit volledig aan op de knooppunten Geusselt en Europaplein. De stadsboulevard is geschikt voor het afwikkelen met voorrang van openbaar busvervoer.

Vastgoedontwikkeling c.a. op vijf ontwikkellocaties en knooppunten Geusselt en Europaplein

Het realiseren van 610 woningen (gestapeld woningtype, vrije sector, middenprijsklasse) en het realiseren van 30.000 m² BVO kantooroppervlak plus 3000 m² BVO bijzondere functies, bij voorkeur binnen 5 jaar na openstelling van de tunnel. Voorzien in de bij de functies behorende parkeerbehoefte en openbare ruimte. Afwijkingen van deze opgave zijn mogelijk indien deze passen binnen de stedelijke programmering en de stedelijke kwaliteit van de gemeente Maastricht.

Herontwikkeling flats langs Pres. Rooseveltlaan bij sloop in het kader van de aanleg van de tunnelpassage A2

In geval van slopen van flats in het kader van de aanleg van de tunnelpassage A2 het herontwikkelen van een gelijk aantal woningen (gestapeld woningtype, vrije sector, middenprijsklasse). Bij voorkeur te realiseren binnen 5 jaar na openstelling van de tunnel.

Optimalisaties

Het niet slopen en niet herontwikkelen van de flats in geval dat in de plannen van consortia niet nodig is voor de aanleg van de tunnelpassage A2.

Herontwikkeling Koningspleinflat bij sloop in het kader van de aanleg van de tunnelpassage A2

In geval van slopen van flats in het kader van de aanleg van de tunnelpassage A2 het herontwikkelen van een gelijk aantal woningen (gestapeld woningtype, huurwoningen) bij voorkeur binnen 5 jaar na openstelling van de tunnel.

Optimalisaties

Het niet slopen en niet herontwikkelen van de flats in geval dat in de plannen van consortia niet nodig is voor de aanleg van de tunnelpassage A2.

Herontwikkeling flats Dr. Schaepmanstraat bij sloop in het kader van de aanleg van de tunnelpassage A2

In geval van slopen van flats in het kader van de aanleg van de tunnelpassage A2 het herontwikkelen van een gelijk aantal woningen (gestapeld woningtype, huurwoningen) bij voorkeur binnen 5 jaar na openstelling van de tunnel.

Optimalisaties

Het niet slopen en niet herontwikkelen van de flats in geval dat in de plannen van consortia niet nodig is voor de aanleg van de tunnelpassage A2.

4. OPTIONELE SCOPE

Naast genoemde basisscope zijn de volgende onderdelen van de scope optioneel. Deze bieden toegevoegde waarde en worden mogelijk uitgevoerd indien de opdrachtnemer hiermee een kwalitatieve dan wel financiële meerwaarde kan realiseren passend binnen het projectbudget. De optionele scope is niet in de raming opgenomen.

Additionele vastgoedontwikkeling (c.q. herontwikkeling i.g.v. sloop) bij de stadsentree's Geusselt en Europaplein

Het realiseren van additioneel vastgoed met een uniek locatiegebonden karakter dat daardoor niet concurreert met de stedelijke programmering met name bij de knooppunten Geusselt en Europaplein. Rond de beide stadsentrees is bebouwing toegestaan met een hoogte van 50 tot 70 meter. Bij voorkeur realiseren binnen 10 jaar na openstelling tunnel.

Additionele vastgoedontwikkeling in eigendom Woningcorporaties i.r.t. A2 project.

Het realiseren van additioneel vastgoed conform een nog te sluiten Convenant met de Woningcorporaties. In dit Convenant worden de uitgangspunten en randvoorwaarden

voor de stedenbouwkundige invulling van het A2-project in relatie tot het bestaande en mogelijk her te ontwikkelen vastgoed van de Woningcorporaties direct grenzend aan het A2-project aangegeven. Deze uitgangspunten en randvoorwaarden zullen worden opgenomen in het programma van eisen voor het A2-project.

Afbouw bedrijventerrein Beatrixhaven

Het realiseren van additioneel vastgoed bij de aansluiting van de ontsluitingsweg Beatrixhaven tussen huidig bedrijventerrein en het spoor. Bij voorkeur realiseren binnen 10 jaar na openstelling tunnel.

Verbeterde volledige verknoping van A2 en A79

Zoals optioneel beschreven onder 3. De optie is prioritair ten opzichte van de overige hier vermelde opties.

5. SCOPE BOUWERKZAAMHEDEN

Tijdens de bouw geldt dat:

- hinder voor de omgeving zoveel mogelijk wordt beperkt;
- het verkeer zo goed mogelijk doorstroomt;
- en de bouwtijd zo kort mogelijk is.

De tijdelijke A2 tussen knooppunten Geusselt en Europaplein heeft dan in principe een profiel van 2 rijstroken per richting. De oversteek voor autoverkeer ter plaatse van Scharnerweg en Voltastraat dient steeds beschikbaar te zijn. Tevens de bestaande oversteeken voor langzaam verkeer zoveel mogelijk handhaven. Het bouwverkeer mag in principe niet worden afgewikkeld via woonstraten en woonbuurten. Functies en voorzieningen in het gebied grenzend aan de bouwplaats moeten op een veilige manier bereikbaar blijven. De bereikbaarheid voor nood- en hulpdiensten dient te worden gewaarborgd.

6. SCOPE ONDERHOUD

Voor de tunneltechnische installaties geldt een verlengde garantieperiode van 10 jaar.

7. SCOPE INPASSING

Veiligheid

Er wordt geanticipeerd op de nieuwe Tunnelveiligheidswet. De tunnel moet geschikt zijn voor het vervoer van alle gevaarlijke stoffen (categorie 0). Bebouwing op de tunnel is volgens de huidige inzichten niet toegestaan.

Grondwater

Blijvende en tijdelijke substantiële stijging resp. verlaging van het grondwater als direct gevolg van de realisatie van de tunnel wordt voorkomen. Eventuele gevolgen van veranderingen in de grondwaterstand voor de gebouwde omgeving (funderingen en kelders) blijven daarmee beperkt.

De tunnel moet bestand zijn tegen stijgingen en verlagingen van het grondwater als gevolg van waterstanden in de Maas.

Luchtkwaliteit

Het project zal voldoen aan de vigerende wet- en regelgeving en beleid met betrekking tot luchtkwaliteit.

Geluid

Het project zal voldoen aan de vigerende wet- en regelgeving met betrekking tot geluid.

Openbaar vervoer

De bestaande lijnvoering van het openbaar vervoer moet worden gehandhaafd. Het moet mogelijk worden gemaakt dat bussen vanuit Maastricht-Oost in de toekomst gebruik gaan maken van een nieuwe kruising over het spoor ten noorden van het NS-station. Tevens moet het niet onmogelijk worden gemaakt dat ter plaatse van Beatrixhaven (ter hoogte van Balijeweg) in de toekomst light-rail halten via bestaande spoorinfrastructuur worden gerealiseerd.

Verbeteren recreatieve (fiets)verbinding(en) Landgoederenzone

Het project streeft naar ontsnipperen en vergroten van de eenheid van het gebied. Er mag in principe geen verdere versnippering plaatsvinden van het recreatieve netwerk.

Behouden en versterken groene karakter Landgoederenzone

De groene identiteit van de Landgoederenzone moet worden gehandhaafd en waar mogelijk versterkt. Grond die binnen het project (tunnel) vrijkomt kan indien geschikt worden gebruikt om de infrastructuur in de Landgoederenzone landschappelijk in te passen.

Ecologie

Verstoring en aantasting van ecologische waarden moet zoveel mogelijk voorkomen worden. De Flora- en Faunawet en de Vogelrichtlijn zijn van toepassing. Bij aantasting van ecologische waarden moet een natuur compensatieplan worden opgesteld. Het project streeft naar ontsnipperen en vergroten van de eenheid van het gebied. Er mag in principe geen verdere versnippering plaatsvinden van het ecologisch netwerk (inclusief watersysteem).

Kabels en leidingen

De functies van bestaande kabels en leidingen dienen te worden gehandhaafd. Benodigde aanpassingen die door het project worden veroorzaakt vallen binnen de projectscope. De kostenverdeling van verleggen en aanpassen geschiedt op basis van de voor de respectievelijke wegbeheerders geldende regelingen.

Onderhoudbaarheid en duurzaamheid

Het verkeerssysteem en het vastgoed binnen het integrale plangebied dient onderhoudbaar te zijn met gebruikelijke technieken en binnen gebruikelijke frequenties. De fysieke levensduur van de te realiseren kunstwerken moet minimaal 80 jaar zijn. Het plan dient te voldoen aan de eisen ten aanzien van duurzaam bouwen.

8. SCOPE DIVERSEN

Werkgelegenheid

Het project stimuleert de plaatselijke en regionale werkgelegenheid volgens de gemeentelijke "Regeling werk maken met werk" voorzover dat mogelijk is binnen de regelgeving van Europese aanbestedingen en binnen het Budget van het Project.

Hieronder valt het inschakelen van werkloos werkzoekenden en/of leerlingen bij de uitvoering van het project. Tevens het op naam uitnodigen tot inschrijven van lokale en/of regionale bedrijven voor het laten uitvoeren van werkzaamheden in onderaanneming.

BRONDOCUMENTEN

1. Bestuursovereenkomsten A2 Passage Maastricht d.d. 2003, 2005 en 2006.
2. Rapporten "Eén plan voor stad en snelweg, onderzoek alternatieven en varianten A2- passage Maastricht (1^e fase MER) d.d. december 2005 / maart 2006.
3. Nota "Ruimte rond de A2", december 2004, vastgesteld bij Raadsbesluit gemeente Maastricht d.d. 24 april 2005.

ANNEX BIJ DEZE BIJLAGE

- Plangebied A2 Maastricht

Annex bij bijlage B van samenwerkingsovereenkomst: Bestuurlijke scope met plangebied

Plangebied A2 Maastricht

juni 2006

