

ÉÉN PLAN VOOR STAD EN SNELWEG

m/42stricht

Avenue2

Specialistisch Rapport Stad en Landschap
Dialoogronde IV 22 april 2009

de Groene Loper

Vanzelfsprekend



ÉÉN PLAN VOOR STAD EN SNELWEG

Specialistisch Rapport Stad en Landschap

doc. nr. AV409-000000-R8013

Datum 22 april 2009

Opdrachtgever

Projectbureau A2 Maastricht



Locatie	Beschrijving wijzigingen
Algemeen	<ul style="list-style-type: none"> • Verschillende beelden zijn vervangen of toegevoegd • 'Fontein en Tapgraaf': naamgeving waterlopen Landgoederenzone gecorrigeerd
H1	Toelichting op wijzigingen
H2	Geen wijzigingen
H3	<ul style="list-style-type: none"> • Ontwerpaanpassing van infrastructuur A2 bij Amby (versmalling) • Redactionele toevoeging bij Beatrixhaven • Redactionele aanpassingen omschrijving Geusseltplein en Europaplein • Redactionele aanpassing: 'verkeersknooppunten' vervangen door 'stadsentrees' • Toegevoegd: kader toelichting op planverruimende opties voor Koningspark • Toevoeging lokaal verkeersnetwerk • Toevoeging verbinden en verweven wijken
H4	<ul style="list-style-type: none"> • Aanpassing n.a.v. wijziging in geluidschermen langs A2 (t.h.v. Amby) • Enkele redactionele wijzigingen in tekst en bijschriften bij beelden
H5	<ul style="list-style-type: none"> • Nadere uitleg over verbinding Groene Loper met Landgoederenzone • Ontwerpaanpassing in de route van de Groene Loper (in afstemming met plan Geusselpark) • Nadere uitleg over ontsluiting laanstructuur in Landgoederenzone • Toegevoegd: kader herstel Landgoederenzone als planverruimende optie • Nadere uitleg stadsentrees Europaplein en Geusselt • Nieuw kader verbinding Groene Loper richting Avenue Céramique • Aansluiting Beatrixhaven: toelichting op keuze na gunning • Nieuw kader met mogelijke alternatieven voor huidige vastgestelde tracé Beatrixhavenontsluiting • Ontwerpaanpassing: verschuiving nieuw vastgoed naar locatie ten noorden van Galjoenweg • Toelichting op de ontsluiting van de Leeuwenborghschool • Ontwerpuitwerking: parkeren Gemeenteflat • Toelichting parkeren algemeen
H6	<ul style="list-style-type: none"> • Ontwerpaanpassing: optimalisatie verkeersveiligheid fietsers en wandelaars op de Groene Loper • Redactionele aanpassing stadsentree Geusseltplein
H7	Geen wijzigingen
H8	Geen wijzigingen
Bijlage 1	Geen wijzigingen
Bijlage 2	Geen wijzigingen
Bijlage 3	Wijzigingen in beeldmateriaal

Inhoudsopgave

1	Inleiding	8
1.1	Algemeen	9
	Leeswijzer	9
2	Visie ruimtelijke inpassing A2 in stad en landschap	10
2.1	Het stedelijk deel	11
	Vraag	11
	Probleemstelling	13
	Voorstel	14
	Gestapelde tunnel	17
	Wat voor een architectuur wordt er gebouwd langs de Groene Loper?	18
2.2	Het landelijk deel en Landgoederenzone	23
3	Ruimtelijke hoofdstructuur van het plan	26
3.1	Eisen en wensen van de Aanbesteder	27
3.2	Vigerend beleid	27
3.3	Ruimtelijke analyse	28
	Cultuurhistorie	28
	Geomorfologie en landschappelijke hoofdstructuur	28
	Waardevolle landschappelijke en cultuurhistorische elementen	30
3.4	Infrastructuur	33
3.5	Contrast tussen stedelijk en landelijk gebied	35
3.6	Samenhangende onderdelen	36
3.7	Overgangen en herkenningpunten	39
	De Poort tot Maastricht	39
	Bebouwingsaccenten	39
	Stadsentrees	40
3.8	Wonen aan lanen	41
	Invulling van het vastgoed aan de Groene Loper	41
4	De snelweg	46
4.1	Ontwerpbenadering	47
	Ontwerpprincipes	47
	Het snelwegsysteem	48
4.2	Vormgeving kunstwerken	49
	Bruggen	50
	Viaducten	52
	Tunnel en tunnelmonden	53
4.3	Visueel-ruimtelijke opbouw van het tracé	55
4.4	Geluidwerende voorzieningen	58
	Rothem/Amby/Kruisdonk	58
	Nazareth	60
	Viaductweg	61
4.5	Routeontwerp A2	61
	Herkenbaarheid	63
	Trekvogelmotief	63
	Andere suggesties routeontwerp A2	64
4.6	Snelwegmeubilair	64

5	Stad en Landschap	66
5.1	Samenhangende ensembles	67
	De Groene Loper	69
	Landgoederenzone en Geusseltpark	78
	De Tweeherigheid: twee markante stadsentrees	98
	Stadsentree Europaplein en MECC-terrein	100
	Viaductweg	103
	Beatrixhavenverbinding	104
	Sloopplan	107
5.2	Ontwikkelingen in de omgeving	109
	Knelpunten en kansen voor de Landgoederenzone	110
	Wittevrouwenveld – Wyckerpoort	112
	Koningspark	113
	Wyckerpoort Zuid	114
5.3	Identiteit, sferen en ontwerpprincipes	115
	Deelgebieden	118
	Beleving	119
	Duurzaam bouwen en Cradle2Cradle	120
5.4	Beeldkwaliteit architectuur	120
5.5	Nieuw vastgoed: oriëntatie, ontsluiting en programma	125
	Ontsluiting	125
	Parkeren	126
	Vastgoedprogramma	128
5.6	Natuurcompensatie	133
	Compensatiemaatregelen	133
	Ontsnippering	136
6	Openbare ruimte	138
6.1	Stedelijk gebied	139
	Parklaan met de Groene Loper (object I-12220)	139
	Entree Geusseltplein/'hertog van Brabant' (object I-12520)	146
	Viaductweg met langzaam verkeerroute via de nieuwe fietstunnel	146
	Entree Europaplein (object I-12530) en Kennedysingel (object I-12420)	147
	Nieuwe woonstraten en parkeerhoven (systeem V-10000)	147
6.2	Landgoederenzone	148
	Omgeving stadion/Geusseltpark	148
	Fietsburg/kruising A2 (object I-13610)	149
	Beukenlaan	150
7	Kwaliteitsborging	152
7.1	Doelen	153
7.2	Uitgangspunten	153
7.3	Vormgevingscoördinator	153
7.4	Rapportage	154
8	English Summary	156

Bijlage 1	Vigerend ruimtelijk beleid	158
	1.1 Algemeen ruimtelijk beleid	159
	1.2 Natuur en Ecologie	160
	1.3 Cultuurhistorie en Archeologie	162
	1.4 Landschap en Omgeving	163
	1.5 Water	168
Bijlage 2	Cultuurhistorische waardestelling	170
	2.1 De geschiedenis van de A2 traverse en de ontwikkeling van Maastricht-Oost	171
	2.2 Objectbeschrijvingen	184
Bijlage 3	Matrix Routeontwerp	192
Bijlage 4	Studie stedelijk bouwblok	194
	Geraadpleegde bronnen	268
Kaarten (losse bijlage)	<ul style="list-style-type: none">• Plankaart 1:5000• Plankaart parklaan 1:2000• Plankaart Landgoederenzone 1:2000• Structuurkaart Landgoederenzone• Optie Koningspark• Varianten Beatrixhaven• Variant Groene Loper• Dwarsprofielen - Groene Loper	

Inleiding



1 Inleiding

1.1 Algemeen

Het Specialistisch Rapport Stad en Landschap is een onderdeel van de (voorlopige) bieding van Avenue2 voor het project A2 Maastricht. In dit rapport worden onder meer de onderwerpen behandeld die door de Aanbesteder zijn omschreven in Vraagspecificatie 2a Dialoogronde III en Specificatie Stad en Landschap Dialoogronde III.

Het rapport is een subproduct van het Integraal Plan (IP), als uitwerking en nadere onderbouwing van hoofdstuk 4 Stad en Landschap. De rapportage van het Integraal Plan legt meer dan het voorliggende Specialistisch Rapport de samenhang met de andere disciplines uit.

Aan de orde komen aspecten van het plan die betrekking hebben op het ruimtelijk ontwerp, stedenbouw, architectuur en vastgoed. Omdat wij een integraal plan hebben gemaakt, leggen wij dwarsverbanden tussen deze ruimtelijk-functionele facetten van het plan en de andere vakgebieden en planonderdelen, zoals het verkeerssysteem, geluid, luchtkwaliteit, water en ecologie. Hiervoor zijn ook Specialistisch Rapporten opgesteld, die uiteraard elk veel dieper ingaan op hun eigen onderwerp. Om de integraliteit van het totale plan aan te tonen, begeeft het Specialistisch Rapport Stad en Landschap zich af en toe op het terrein van die andere rapporten. Het mag echter duidelijk zijn dat deze de vakinhoudelijke specificatie bevatten en dit Specialistisch Rapport alleen het onderlinge verband legt.

Leeswijzer

Na een verkenning van het beleid en een ruimtelijke analyse van de A2 Maastricht in hoofdstuk 3 komen in hoofdstuk 4 de ruimtelijke afwegingen aan bod voor het ontwerp voor de snelweg. Hoofdstuk 5 behandelt het gebied rondom de snelweg en op de tunnel. In paragraaf 5.4 gaan wij ook in op de beoogde uitwerking van het vastgoed tot een passend, aantrekkelijk stedelijk woon- en werkmilieu. Conform de specificatie van het Projectbureau A2 Maastricht komt de openbare ruimte als apart onderdeel in detail aan de orde in hoofdstuk 6. De visie van Avenue2 op de wijze waarop wij kwaliteit van ontwerp en architectuur garanderen, is verwoord in het slothoofdstuk 7.

Als extra hoofdstuk 2 is een toelichting opgenomen op het stedenbouwkundig Integraal Plan, zodat de lezer vanaf het begin een totaalbeeld heeft van het project zoals wij dat voor ons zien. Zo beschikt hij over een referentiekader voor de daaropvolgende hoofdstukken.

Planverruimende opties zijn in de tekst als zodanig benoemd om de Aanbesteder duidelijkheid te geven over de daadwerkelijke, hoogwaardige inhoud van de bieding en de overkoepelende visie van Avenue2.





Visie ruimtelijke inpassing A2 in stad en landschap

2 Visie ruimtelijke inpassing A2 in stad en landschap

Voordat in dit Specialistisch Rapport de context van het project, de uitgangspunten en de ontwerp-overwegingen aan de orde komen, presenteren wij onze overkoepelende ruimtelijke visie op de opgave en op ons Integraal Plan.

Met betrekking tot de ruimtelijke inpassing van de nieuwe A2 in Maastricht moet onderscheid gemaakt tussen het gedeelte dat in het stedelijk gebied is gelegen en dat gedeelte dat in het landschap ligt. Het eerste is ondertunneld en het tweede is bovengronds. De problematiek van beide delen zijn dermate verschillend dat ze hierna apart behandeld worden. Binnen het concept ontstaat een nieuw verband tussen beide delen, wat later in dit stuk duidelijk wordt.

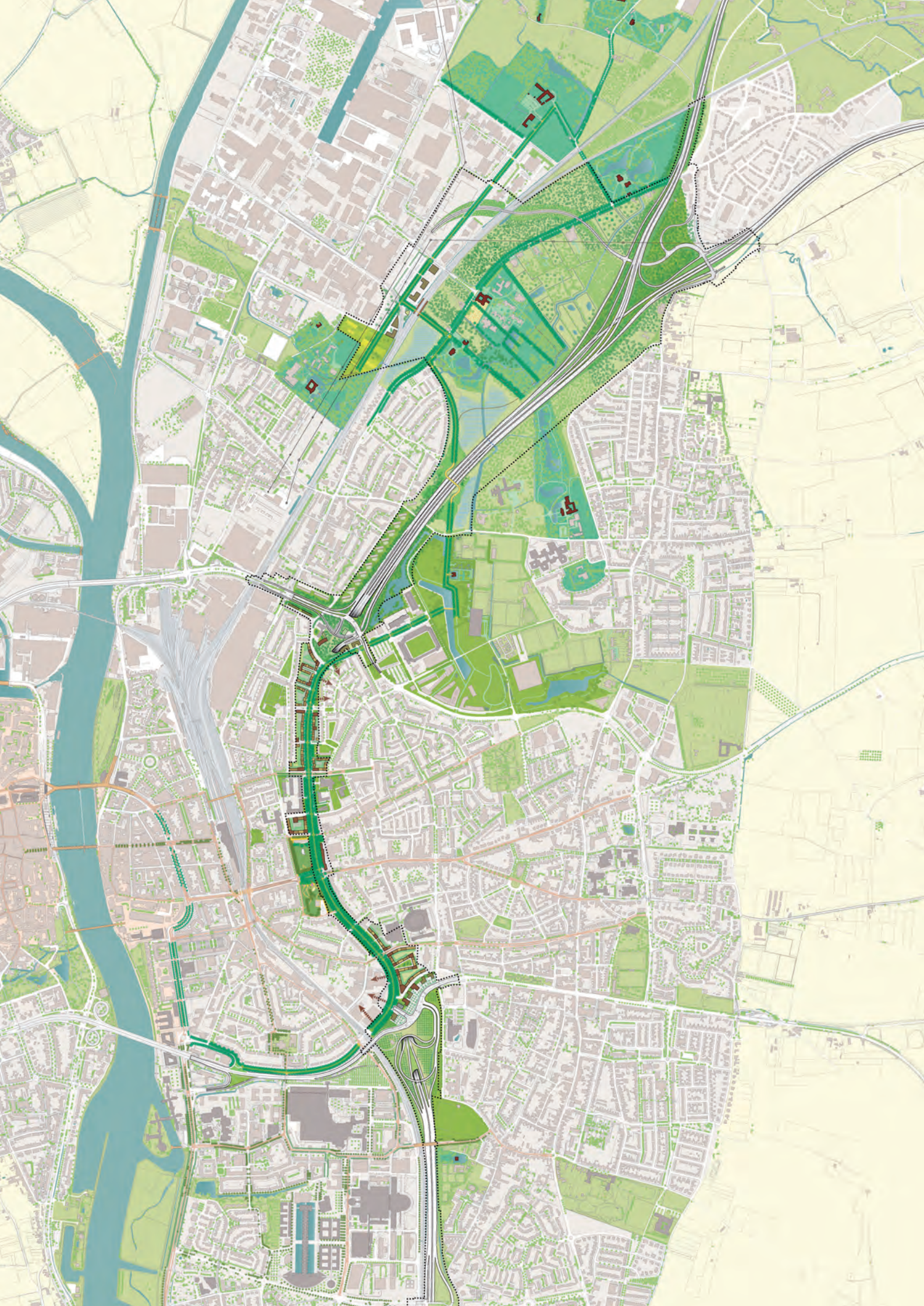
2.1 Het stedelijk deel

2.1.1 Vraag

De ondertunneling van de A2 schept een kans voor de stad: wat nu een snelweg door de stad is, kan een nieuwe openbare ruimte voor de stad worden. De vraag die dan rijst is: wat voor kwaliteit krijgt dit nieuwe twee kilometer lange en gemiddeld 60 meter brede opengebied in de stad?

Overzicht van het plan
van Avenue2

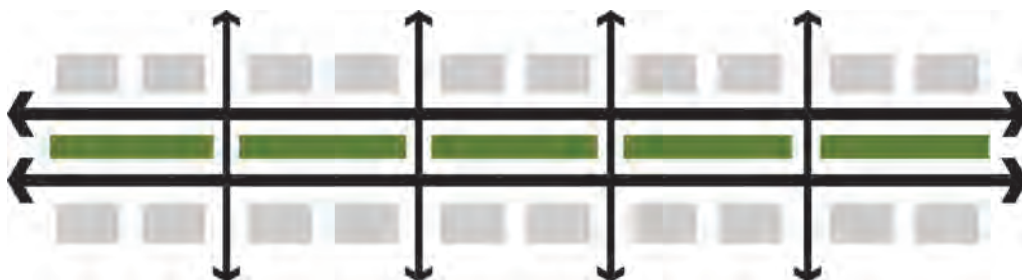




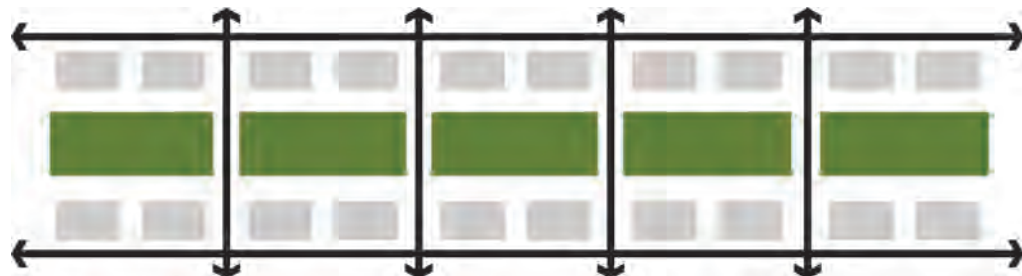
2.1.2 Probleemstelling

Vanuit de aanbesteder is als kwaliteit meegegeven dat de nieuwe openbare ruimte het karakter dient te krijgen van een boulevard. De boulevard combineert een stevige verkeerscapaciteit met een stedelijke openbare ruimte. De stevige verkeerscapaciteit is gevraagd omdat in geval van nood - als er een probleem is in de tunnel - autoverkeer bovengronds de stad moet kunnen passeren. Dit betekent dat de openbare ruimte overgedimensioneerd dient te worden voor de doorgang van autoverkeer voor een incidenteel geval van nood. Algemeen kan gesteld worden dat er op een tunnel niet gebouwd mag worden. Dat betekent dat de openbare ruimte bovengronds bepaald wordt door de maatvoering van de snelweg ondergronds. Dit roept de vraag op: Hoe zorgen we ervoor dat de openbare ruimte op maaiveld niet een nieuwe toekomstige verkeersader wordt en alsnog verandert in een barrière in de stad?

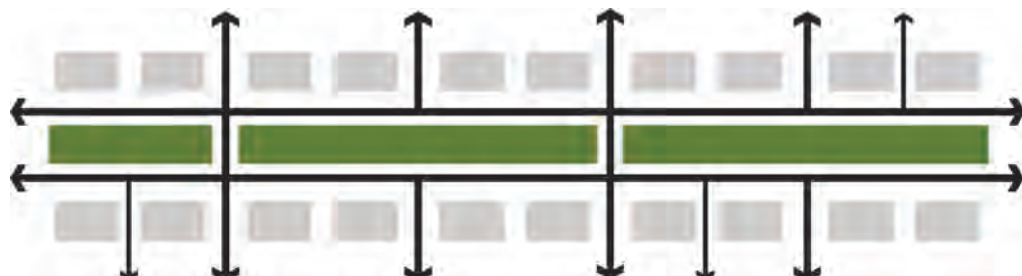
Laan met verkeersprofiel



Laan zonder verkeer



Oplossing verkeersprofiel
Avenue2



Het fenomeen boulevard is, sinds begin jaren vijftig, geworteld in planvormingsgeschiedenis van Maastricht. Stadsarchitect Dingemans ontwierp een stadsboulevard voor het gebied dat overeenkomt met het gebied waar nu de A2 door heen loopt. Dingemans keus voor een boulevard stond niet op zich zelf. De periode net voor en net na de oorlog was de tijd waarbij stedenbouwkundigen met gretigheid nieuwe boulevards tekenden in onze steden. Onbevangen optimisme ten aanzien van automobilititeit en bevolkingsontwikkeling inspireerde stedenbouwkundigen er toe onze provincie steden op de tekentafel te verrijken met boulevards geïnspireerd op Europese metropolen als Londen, Parijs, Berlijn en Wenen. Rotterdam kreeg zijn Maasboulevard, Blaak en Maastunnel. Amsterdam kreeg de Weesperstraat en Wibautstraat. Utrecht kreeg de Catharijnesingel. Vandaag de dag, meer dan vijftig jaar later kunnen we concluderen dat Nederland en boulevards

niet zonder meer klikt. Het stedelijk programma zit niet op de boulevards. Kroegen, bedrijfjes en winkels zitten in de oude stedelijke ruimtes als grachten, oude linten, dijken, lanen en straten, maar niet op de boulevard. Stedelingen flaneren niet op boulevards en het autogebruik is van een pure zegen soms een vloek geworden.

2.1.3 Voorstel

Een stedelijke laan als typologie daarentegen doet het tot op de dag van vandaag goed. Een lange woonstraat met veel bomen, een minder breed profiel dan de boulevard en vooral minder autoverkeer. Een dergelijke ruimte staan wij ook voor in het gebied waar nu de A2 loopt: een monumentale bomenlaan die zich laat vergelijken met de Maliebaan in Utrecht, de Minervalaan in Amsterdam of de Hertogsingel en Prins Bisschopsingel in Maastricht. De breedte van het profiel varieert van 45 tot 120 meter. Vier tot acht rijen lindes geven het groen een majestueus en monumentaal karakter. Bestaande groengebieden als het Koningspark en nieuwe parkjes worden aan elkaar geregen door de laan. Waardoor een robuuste grootschalig groenstructuur aan de oostkant van Maastricht wordt toegevoegd. De laan kan daarom met recht een parklaan genoemd worden.

De parklaan volgt niet slaafs het tracé van de snelweg ondergronds: voor de Geusselt buigt de lindelaan weg van het snelweg tracé en gaat ongelijkvloers onder de Terblijterweg door, langs het stadion wordt de laan vervolgens doorgetrokken de landgoederenzone in.





Af buigen van de parklaan
naar Geusseltpark



Dwarsdoorsnede ter
hoogte van Stadion de
Geusselt

Ter hoogte van Landgoed De Geusselt buigt de laan af naar het westen om via een brug over de A2 te worden doorgetrokken naar de Meerssenerweg en Villa Kanjel.



Fietsbrug vanuit laan

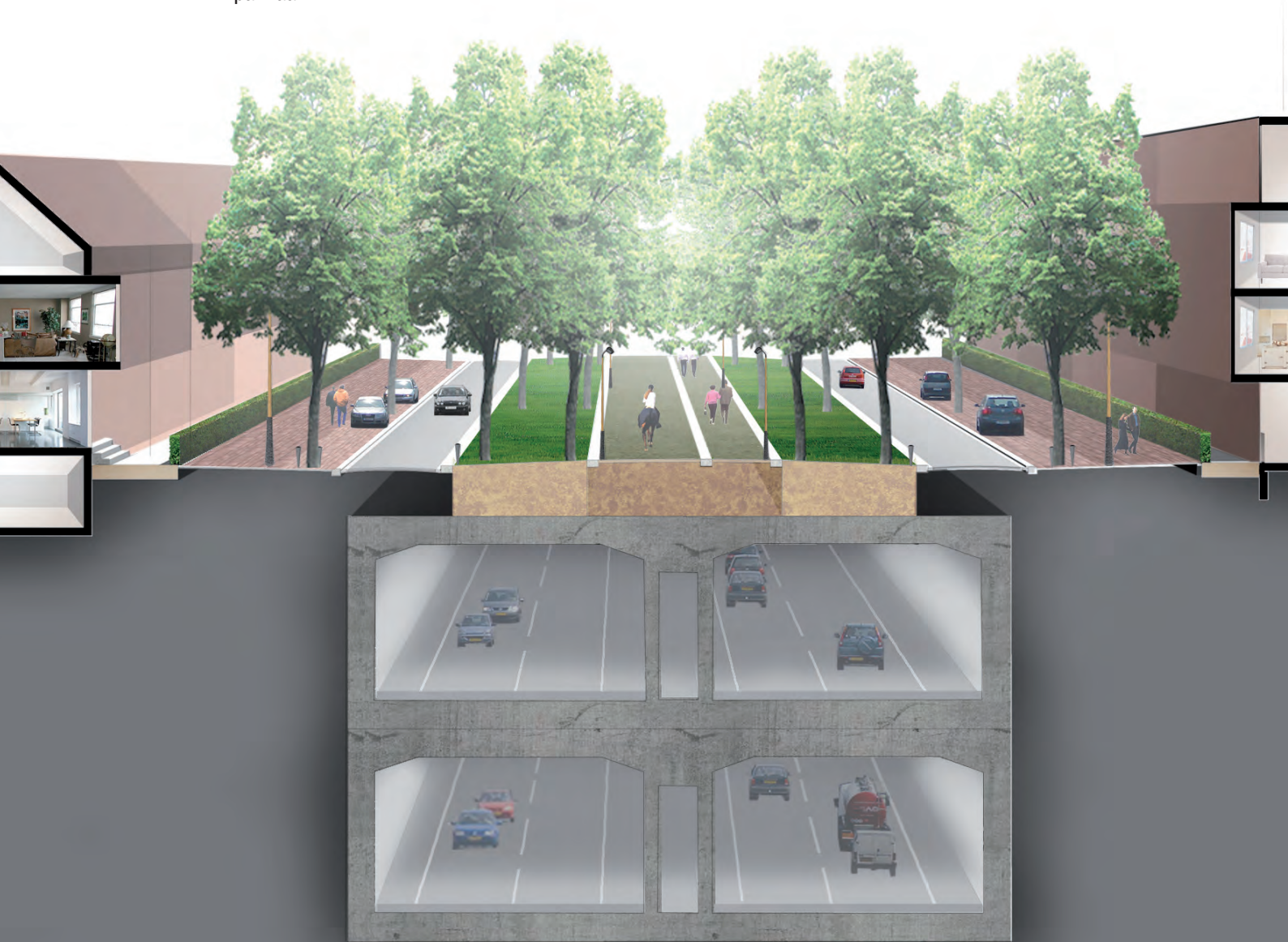
Als planverruimende optie wordt de laan doorgetrokken over de Meerssenerweg langs de nieuwe Voorstadshalte en sluit vervolgens aan op de bestaande Beukenlaan die de verbinding legt met landgoed Vaeshartelt en landgoed Bethlehem. De verbinding van de voorstadhalte met de Groene Loper geeft een extra betekenis aan het station: recreatief startpunt, het begin voor wandelingen naar het Geuldal. Door de verbinding van de Groene Loper onder het spoor, over de Meerssenerweg, over de A2 en onder de Terblijterweg naar de stad, slaat Avenue2 twee vliegen in één klap: de verbrokkelde landgoederenzone krijgt een nieuw samenbindend icoon in de vorm van een monumentale Lindelaan en stadsdeel Maastricht Oost krijgt een nieuwe oriëntatie op het landschap door haar Maliebaanachtige groenstructuur die verbinding geeft voor wandelaars, fietsers, ruiters, skaters en vogels met de Landgoederenzone. Aan de zuidzijde van de stad wordt de laan afgebogen naar het MECC terrein en de Avenue Céramique.

2.1.4 Gestapelde tunnel

Doordat de tunnel wordt voorgesteld als oplossing in twee niveaus - transitverkeer onderlangs en verkeer met bestemming of herkomst Maastricht in de bovenste buis - ontstaan bovengronds de volgende voordelen voor de ruimtelijke vormgeving:

- Wanneer gewenst kan een smaller profiel gerealiseerd worden, dit speelt met name aan de noordzijde van het plangebied.
- De Gemeenteflat kan worden gespaard.
- In geval van calamiteit in een tunnelbuis kan de andere buis gebruikt worden. Dit ontlast het bovengronds wegensysteem van de eis te worden overgedimensioneerd om in geval van calamiteiten als alternatieve route te kunnen dienen. De openbare ruimte op de laan kan hierdoor een gemoedelijkere inrichting krijgen: minder asfalt, compactere kruispunten.

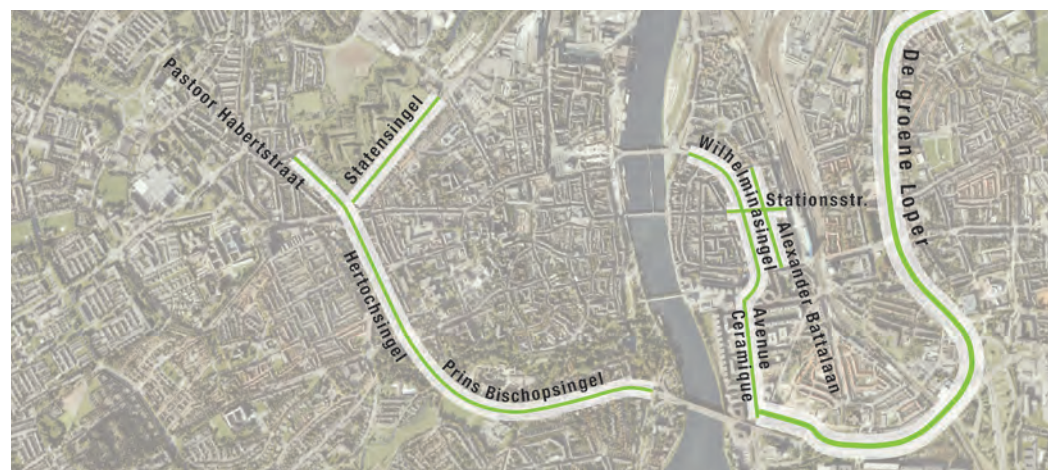
Dwarsdoorsnede
parklaan





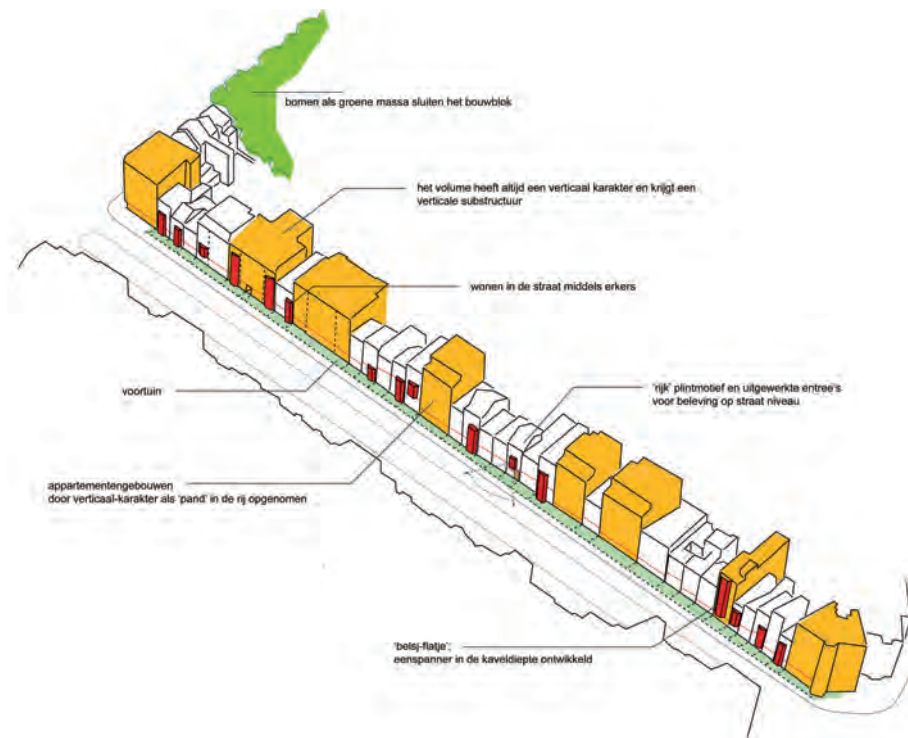
2.1.5 Wat voor architectuur wordt er gebouwd langs de Groene Loper?

Bij de invulling van de bebouwing langs de parklaan komt een principevraag bovendrijven: wordt het bebouwing zoals in Amsterdam Zuid, plan Berlage, waarbij door middel van de architectuur de stedelijke ruimte wordt gecomponeerd of wordt er gekozen voor een meer gevarieerde organisch beeld waarbij diversiteit in architectuur, bebouwingstypologie en functies bewust op gezocht wordt? Hoewel de eerste hele mooie architectuur heeft opgeleverd, kiezen wij voor de laatste benadering. De reden daarvoor is gelegen in de grote diversiteit in bestaande gebouwen die gehandhaafd zullen blijven. Deze moeten op een natuurlijke wijze worden ingepast in een nieuwe omgeving. Bovendien is de behoefte vanuit de markt om juist een schaal verkleining te bewerkstelligen ten aanzien van de architectuur: Men woont niet in een grote wand maar in een herkenbaar pand of blokje dat onderdeel uitmaakt van de wand. Inspiraties voor de korrelgrote van de bebouwing zijn de Leien in Brussel en Antwerpen, maar ook de singels aan de westzijde van Maastricht of historische voorbeelden als de Maliebaan.

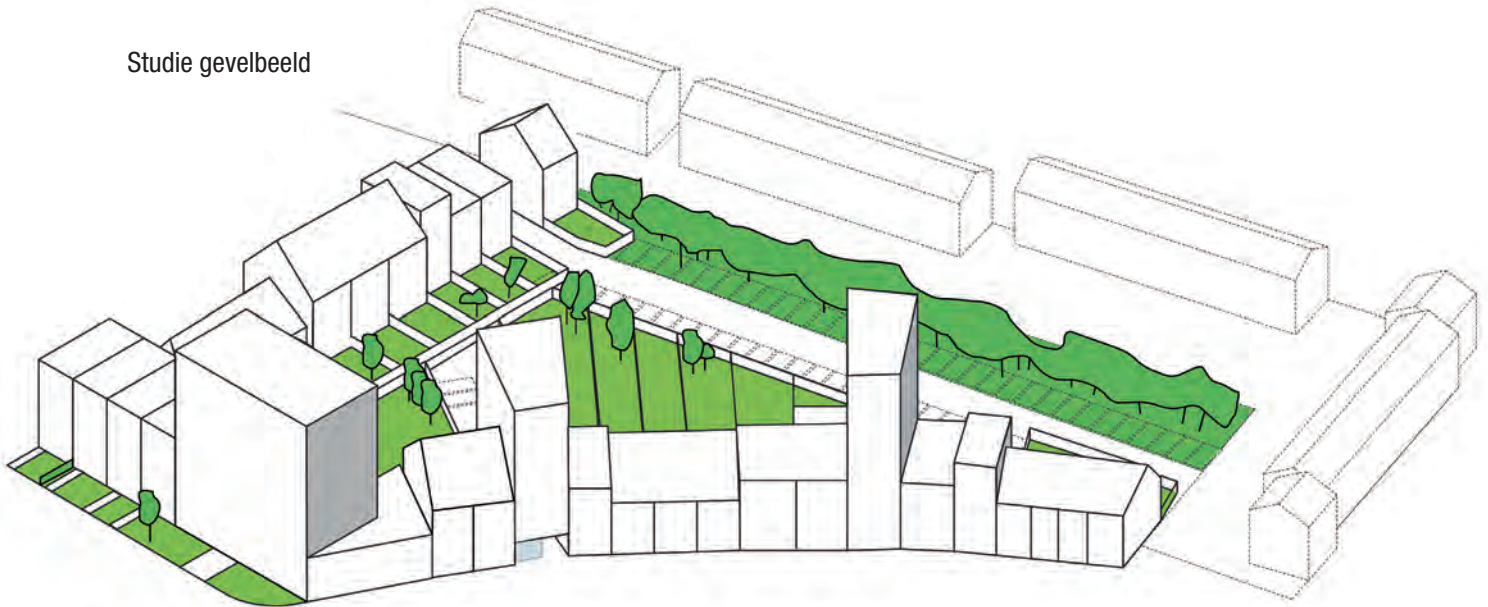




Analyse van de Jan van Rijswijklaan Antwerpen



Studie gevelbeeld



Toepassing van analyse op bouwblok



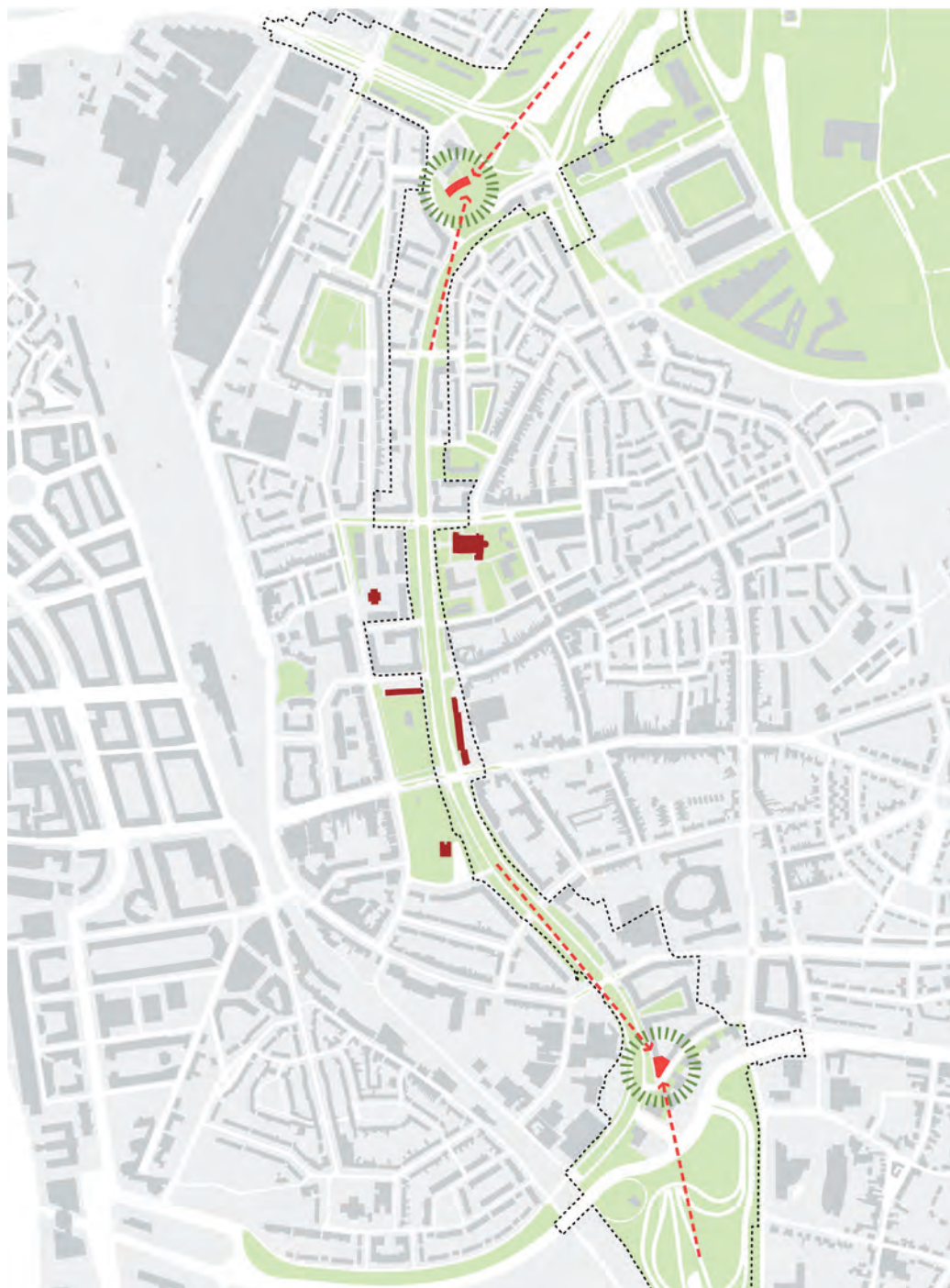
Om de variatie geloofwaardig te maken is een variatie in typologieën gezocht, naast herenhuizen ook kantoorpanden, blokjes met appartementen of maisonnettes. Ook werken er meerdere architecten in een blok, naast elkaar. De hoofdtoon van de bebouwing is overwegend in baksteen. De architectuur heeft een formeel karakter en is stedelijk dat wil zeggen, er is distantie tussen het wonen en de straat door dat de woonlaag een paar treden hoger ligt of omdat er wordt gewoond op verdieping.



Op hoeken worden in de plint extra hoge ruimtes gemaakt zodat daar bedrijvigheid, winkeltjes of kantoor aan huis gevestigd kan worden. Gevels worden beëindigd door flinke dakoverstekken in de traditie van Maastricht. De wanden zijn verrijkt met erkers en verspruingen. Op een paar plekken aan de parklaan staan grote markante gebouwen. Voor De Geusselt, waar de laan afbuigt, staat een gekromde schijf in het groen die de afbuiging van de laan in de skyline voelbaar maakt. Dit gebouw laat zich al van verre lezen en neemt ook een mooie positie in zichtbaar vanaf de Viaductweg en de A2. In het midden van het plangebied is reeds een hoogte accent gepland in het project Maartenspoort en in het Zuiden van het plangebied zichtbaar vanaf de snelweg vanuit Luik stellen wij een hoogte accent voor dat aan de laan staat.

Legenda:

- plangrens
- > zichtlijn
- nieuw hoogbouw
- bestaand herken-
ningspunt



2.2 Het landelijk deel en Landgoederenzone

Doordat de Groene Loper wordt doorgetrokken onder de Terblijterweg naar de Geusselt, wordt het stadion beter bereikbaar voor langzaamverkeer vanuit de stad, ook het Geusseltpark dat achter het stadion in ontwikkeling wordt gebracht sluit prachtig aan op de Groene Loper.

Na het stadion verandert het karakter van de Groene Loper van een parklaan met bestemmingsverkeer tot een bomenlaan met een fietspad, wandelpad en ruiterspad.

Oude landgoederen als de Geusselt, Villa Kanjel, Bethlehem, en Groot Vaeshartelt krijgen een adres aan de laan.



De Groene Loper wordt daarmee het bindend symbool van de Landgoederenzone. De transformatie van de Landgoederenzone zelf is minder eenduidig. Naast een verbetering van ecologische doorgangen en een verbetering van het watersysteem zijn we met name afhankelijk van de ontwikkeling van de landgoederen zelf. Veel complexen hebben hun oude allure verloren, lanen zijn verwilderd, fruitbomen zijn gebroken, gebouwen hebben bijgebouwen gekregen, sommige gebouwen dienen ingrijpend gerestaureerd te worden. Andere complexen zijn in prima staat en hebben een nieuwe economische drager gekregen, waarmee het intensieve beheer van een landgoed kan worden bekostigd.

Dit betekent dat er voor de reconversie van de Landgoederenzone niet één recept is maar een gevarieerde strategie gevolgd moet worden, maatwerk per landgoed, waarbij gekeken wordt naar de eigenheid van het landgoed, maar ook stap voor stap een recreatief netwerk tot stand komt dat de landgoederen ontsluit en toegankelijk maakt voor bezoekers.




Beukenlaan



Herstel historische laan
Meerssenerweg

Ruimtelijke hoofdstructuur van het plan



3 Ruimtelijke hoofdstructuur van het plan

3.1 Eisen en wensen van de Aanbesteder

De opgave van het project A2 Maastricht koppelt de oplossing voor een groot knelpunt in de A2 aan kwaliteitswinst voor Maastricht zelf. Naast de verkeerskundige oplossing door ondertunneling, biedt ons plan een uitgebalanceerde invulling van het nieuw in te richten gebied boven de tunnel. Daarmee kan Maastricht-Oost weer als één geheel aan elkaar groeien. Zowel in ruimtelijk en functioneel opzicht. Het leefklimaat in de buurten Wyckerpoort, Wittevrouwenveld en Nazareth zal verbeteren door reductie van lawaai en stank. Drukke verkeersroutes veranderen in verkeersluwe lanen en fietsroutes, waardoor de bestaande voorzieningen beter bereikbaar worden en ook nieuwe functies zich in Oost zullen vestigen.

Het Projectbureau A2 Maastricht heeft in het Programma van Eisen en de Ambitienota de uitgangspunten (eisen en wensen) voor het project A2 Maastricht geformuleerd. De volgende eisen heeft zij als topeisen in het project geformuleerd (IGO-001 t/m 010):

1. Integraal Plan voor infrastructuur en vastgoedontwikkeling;
2. verbetering doorstroming A2;
3. verbeteren bereikbaarheid Maastricht en omgeving;
4. verbeteren leefklimaat in buurten langs A2-passage;
5. verbeteren verkeersveiligheid in buurten langs A2-passage;
6. wegnemen barrièrewerking A2-passage;
7. stedelijke vernieuwing en vastgoedontwikkeling;
8. situatie tijdens de bouw en bestaande functionaliteiten;
9. situatie tijdens de bouw en bereikbaarheid;
10. situatie tijdens de bouw en leefbaarheid.

Alle eisen zijn in het plan verwerkt. Daarnaast zijn diverse documenten als onderbouwing dan wel informele aanvulling in de afgelopen maanden beschikbaar gesteld. Het Verificatierapport geeft een gestructureerd overzicht van alle eisen die zijn toebedeeld aan het onderdeel Stad en Landschap. Voor zover in deze fase aantoonbaar, wordt in het Verificatierapport ook verwezen naar de plaats in een van de rapportages waar dieper op de (voorlopige) uitwerking wordt ingegaan.

3.2 Vigerend beleid

In bijlage 1 gaan wij per thema in op de belangrijkste beleidsdocumenten en hun invloed op het onderdeel Stad en Landschap. Achtereenvolgens komen aan de orde:

- 1.1 Algemeen ruimtelijk beleid
- 1.2 Natuur en Ecologie
- 1.3 Cultuurhistorie en Archeologie
- 1.4 Landschap/Omgeving
- 1.5 Water

Op de waaier aan beleidsdocumenten die een raakvlak hebben met het project, hebben wij in ons plan een afweging gemaakt uit mogelijk tegenstrijdige doelen. Daarbij waren de formele eisen en wensen van de opdrachtgever leidend. Plannen die al in uitvoering zijn, hebben wij zo veel mogelijk integraal verwerkt en als een gegeven beschouwd waarop ons plan aansluit en voortbouwt.

Onze uitwerking volgt de hoofdlijnen van het gemeentelijk beleid van Maastricht en Meerssen op het terrein van stedenbouw en verkeer. Het spreekt voor zich dat het bestaande planologische

regime voor het gebied herzien moet worden om het nieuwe plan planologisch mogelijk te maken. In de planning van het project hebben wij hiermee al rekening gehouden, inclusief de afstemming met omgeving, belanghebbenden ('stakeholders') en lokaal bestuur.

3.3 Ruimtelijke analyse

3.3.1 Cultuurhistorie

Maastricht Noordoost kenmerkt zich, meer dan de andere stadsdelen, door de confrontatie van landschappelijke patronen (reliëf, voormalige overlaat van de Maas, oude routes met bebouwingslinten en dorpskernen) met moderne infrastructuur (autowegen en spoorlijn) en planmatig opgezette naoorlogse woonwijken. De stadsuitleg en verdichting in de 20e eeuw paste nog altijd binnen deze onderlegger.

Door de gestage groei van het verkeer in de afgelopen vier decennia ontstonden er in Maastricht-Oost onoverkomelijke problemen in het functioneren van dit stadsdeel. De huidige opgave voor een ondergrondse oplossing is een unieke kans om ook bovengronds het oorspronkelijke stedenbouwkundige en functionele patroon te helen en te moderniseren.

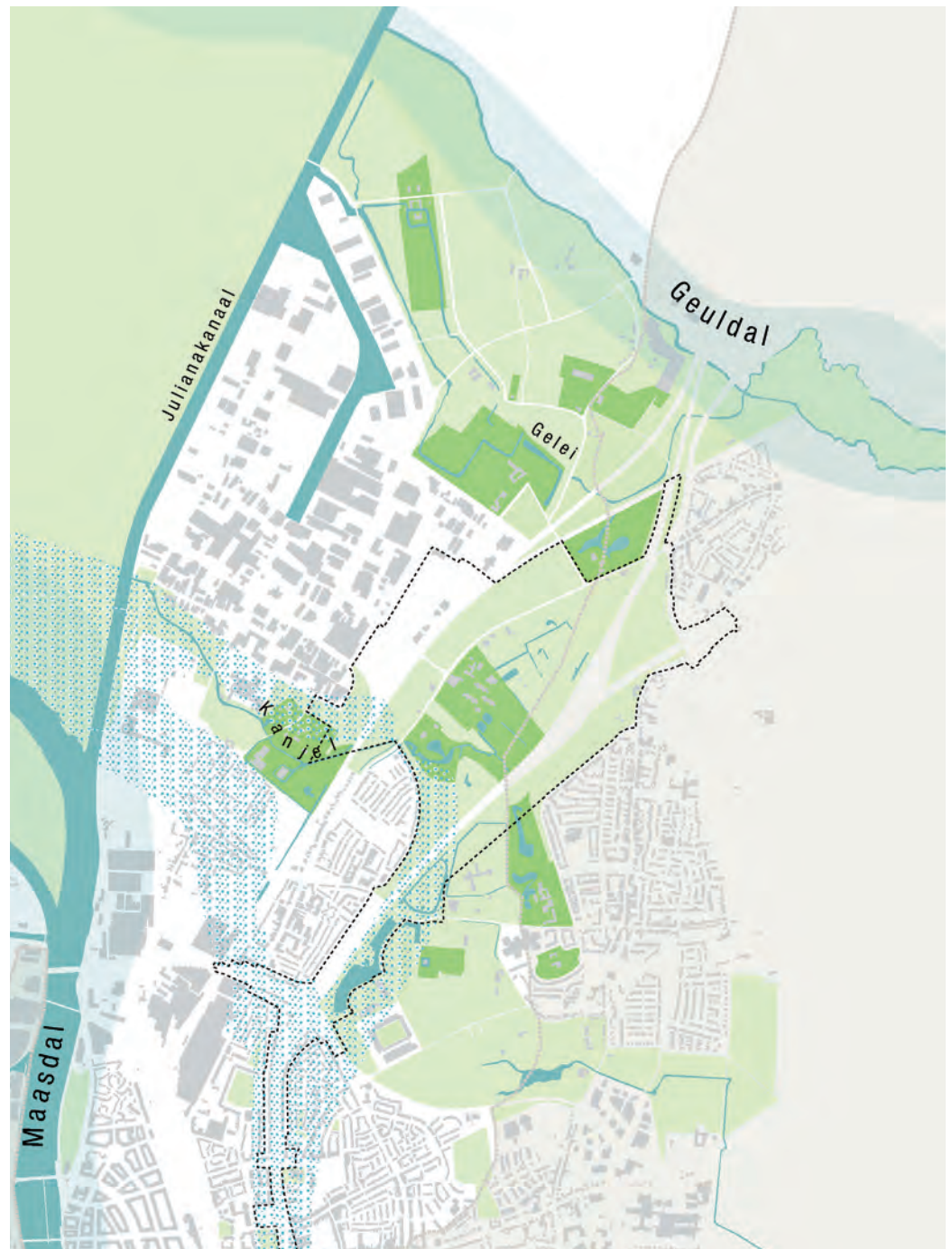
3.3.2 Geomorfologie en landschappelijke hoofdstructuur

Het laagterras van het Maasdal gaat aan de oostzijde over in het middenterras. Vier kilometer verder naar het oosten begint het heuvelland. Net als de rivieroever van de Maas, bleek ook de rand van het laagterras een uitstekende vestigingsplaats: precies tussen de natte graslanden en de hoger gelegen akkers en op de kruispunten van routes en geomorfologische lijnen. De gehuchten Amby en Heer maken onderdeel uit van deze zeer vroege stichtingen. De structuur van de Landgoederenzone blijft intact, met de Meerssenerweg als drager met historische oorsprong. Door het gebied wordt een nieuwe landschappelijk element geweven – de Groene Loper – die bestaande landgoederen een nieuwe impuls geeft.

Landschappelijke hoofdstructuur

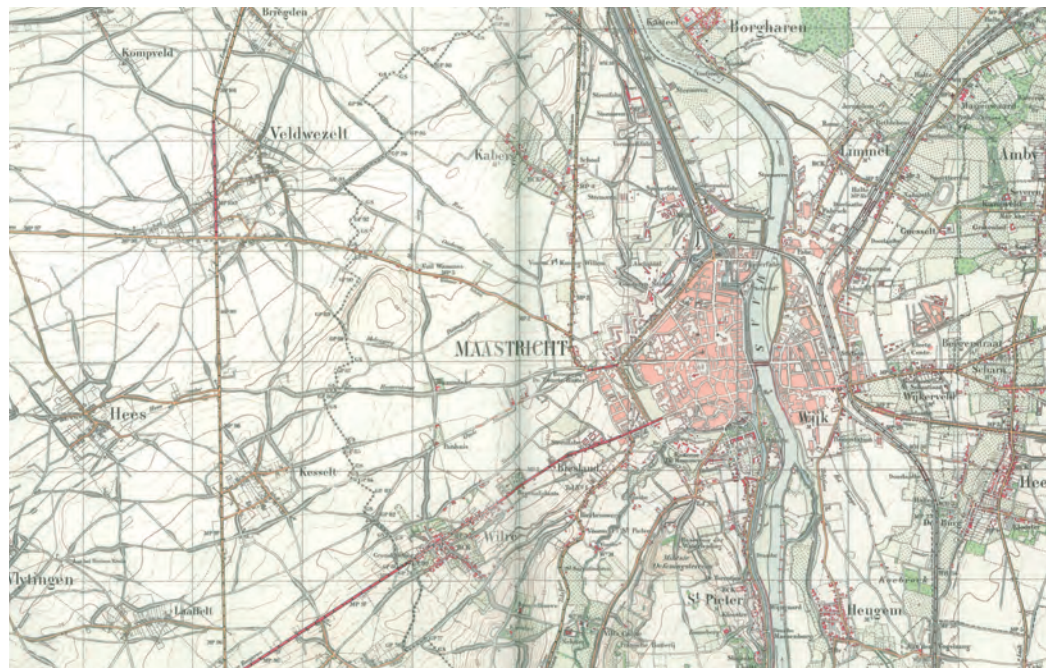
Legenda:

- plangrens
-  waterstructuur
-  groene hoofdstructuur
-  relief: Maasterassen
-  winterbed Maas
-  landgoed



3.3.3 Waardevolle landschappelijke en cultuurhistorische elementen

Historische kaart



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

Tussen de verschillende historische nederzettingen zoals Amby en Limmel liepen verbindingswegen. De ligging van het gebied op de grens van het middenteras zorgde al vroeg voor een rechthoekig patroon van historische routes dat de ruimtelijke drager werd voor de wederopbouw-wijken in Maastricht Noordoost. Dit occupatiepatroon wordt in het plan van Avenue2 doorgezet en met groen omzoomd.

De geschiedenis van Maastricht-Oost laat zien hoe het streven naar een harmonisch stadsbeeld in de wederopbouwperiode doorkruist werd door de problematiek van het toenemende autoverkeer. Maastricht was niet de enige gemeente die hier mee te kampen had; verkeersplannen kregen in het hele land vaak politieke prioriteit 'met het oog op de toekomst'. Maar de toestroom was niet te stelpen en bleef om steeds meer wegen vragen. Meer dan 50 jaar na dato, met de ondertunneling van de A2, kunnen verbindingen en ensembles opnieuw bedacht en gerealiseerd worden.

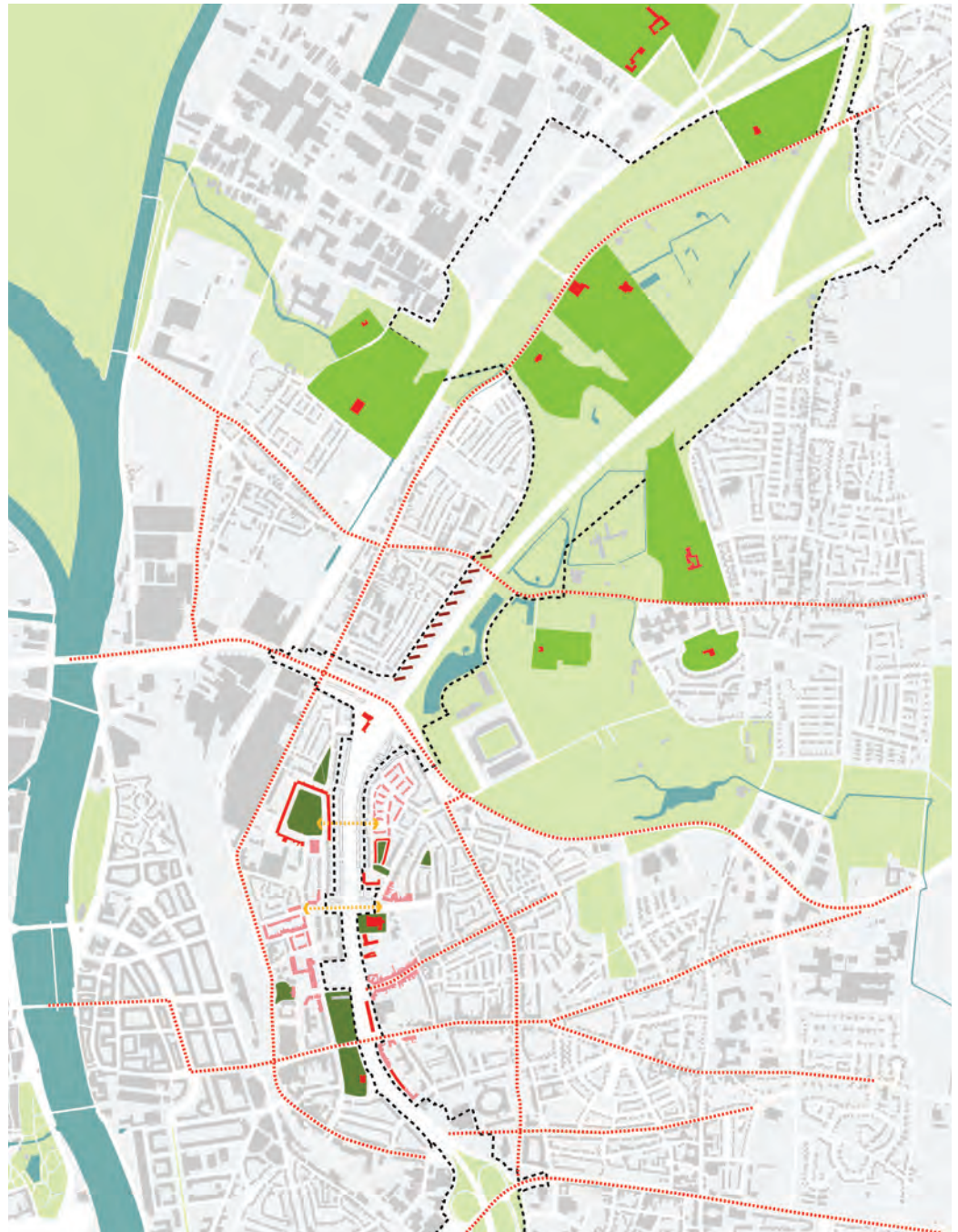
De cultuurhistorische componenten die daarbij aan de orde komen, hebben betrekking op:

- Het versterken en het opnieuw interpreteren van de groene zone van het winterbed van de Maas (afkomstig uit het uitbreidingsplan van 1919, de loop van de huidige weg is hier ondergeschikt aan).
- Het leggen van verbindingen tussen de verschillende stedenbouwkundige structuren die door de verkeersweg noodgedwongen gescheiden waren.
- Het 'verder bouwen' aan en versterken van de aanwezige ensembles met behoud van de (potentiële) jonge monumenten.

Waardering van
architectonische
ensembles in de
omgeving noordelijk deel,
zie bijlage 2

Legenda:

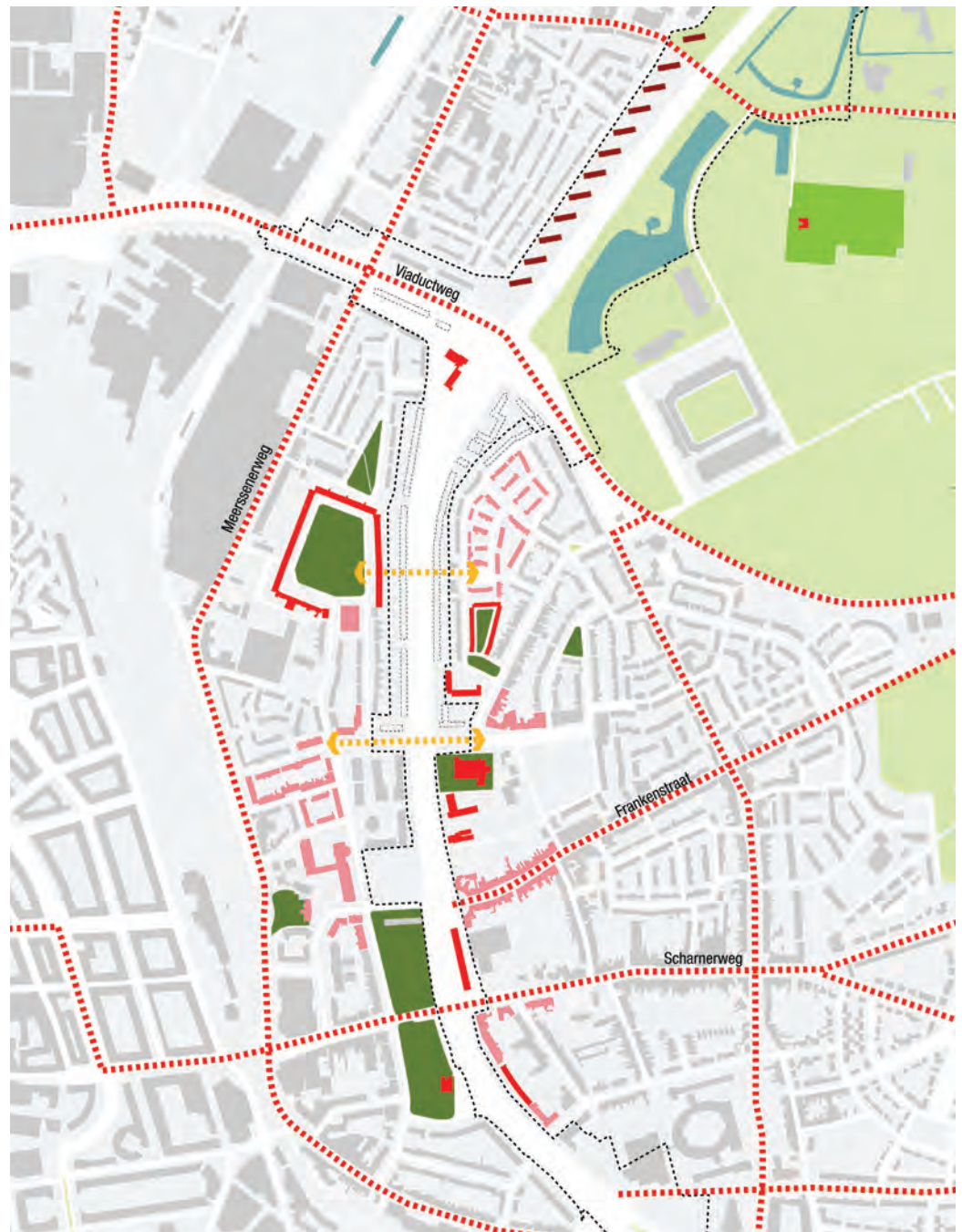
- plangrens
- belangrijke route
- ◀-----▶ W-O-verbinding
- architectonisch
waardevol gebouw
- waardevol
ensemble
- karakteristieke
stadsrand
- groene hoofd-
structuur
- landgoed
- wijkgroen
- waterstructuur



Waardering van
architectonische
ensembles in de
omgeving zuidelijk deel,
zie bijlage 2

Legenda:

- plangrens
- belangrijke route
- ◀-----▶ W-O-verbinding
- architectonisch
waardevol gebouw
- waardevol
ensemble
- karakteristieke
stadsrand
- groene hoofd-
structuur
- wijkgroen
- waterstructuur



Het cultureel erfgoed in het plangebied en de directe omgeving is geïnventariseerd en de invloed van het plan is in kaart gebracht. Bijlage 2 bevat de uitkomsten van deze studie. Hiervoor hebben wij dankbaar gebruik gemaakt van de studie *Maastricht Noordoost, cultuurhistorische verkenning Limmel, Nazareth, Wyckerpoort en Wittevrouwenveld* uit februari 2008 (opgesteld in opdracht van de gemeente Maastricht). In paragraaf 5.1.6 komt aan de orde welk vastgoed voor de aanleg van de A2 Maastricht plaats moet maken.

3.4 Infrastructuur

De overkoepelende ontwerpvisie van Avenue2 voor de snelweg en zijn plek in de omgeving landschap komt aan de orde in paragraaf 4.1.

Knooppunt Kruisdonk

Tussen de snelwegen A2 en A79 komt een nieuw, robuust knooppunt Kruisdonk dat het verkeer veilig 'afwikkelt'. Vanuit het noordoosten bereiken weggebruikers de Beatrixhaven en de A2 in de richting Weert via een korte secundaire weg. Mede naar aanleiding van de Consultatiereacties heeft Avenue2 de oostelijke bundel rijstroken A2 ter hoogte van Amby opnieuw ontworpen en sterk versmald. Daardoor is de aantasting van de natuur en de overlast voor de bewoners van Amby minimaal. Naar het zuiden toe ontkoppelen we doorgaand verkeer al op het knooppunt van snelverkeer met bestemming Maastricht en naar de Verbindingsweg Beatrixhaven.

Beatrixhavenverbinding

De nieuwe ontsluitingsweg van bedrijventerrein Beatrixhaven naar de A2 passen we landschappelijk in in de Landgoederenzone. Verblijfs- en natuurwaarden zijn daarbij leidend, naast de verkeerskundige kaders. In verband met de waterhuishouding leggen we de weg niet ondergronds aan, maar verhoogd. Bestaande (fiets)routes, zoals de Meerssenerweg en de Beukenlaan, blijven intact en passeren de verbindingsweg via zo ruim mogelijke onderdoorgangen.

Geusseltplein en Europaplein

Stedelijke entrees in plaats van verkeersplein, dat zijn de unieke groene zones waar het stedelijk weefsel geleidelijk loskomt van het tunneltracé van de A2 en van het orthogonale stratenpatroon. De stedelijke hoofdwegen (John F. Kennedy-singel en Viaductweg) vervullen zowel verkeerskundig als in de beleving een functie als intermediair van de snelweg naar de stad.

Waar de A2 de tunnel induikt, aan de noordzijde bij knooppunt Geusselt en in het zuiden bij het Europaplein, geven we de noordelijke en zuidelijke stadsentree bijzonder vorm als twee glooiende landschappelijke zones. De tunnelmonden krijgen vanuit elk perspectief een aantrekkelijke, groene uitstraling.

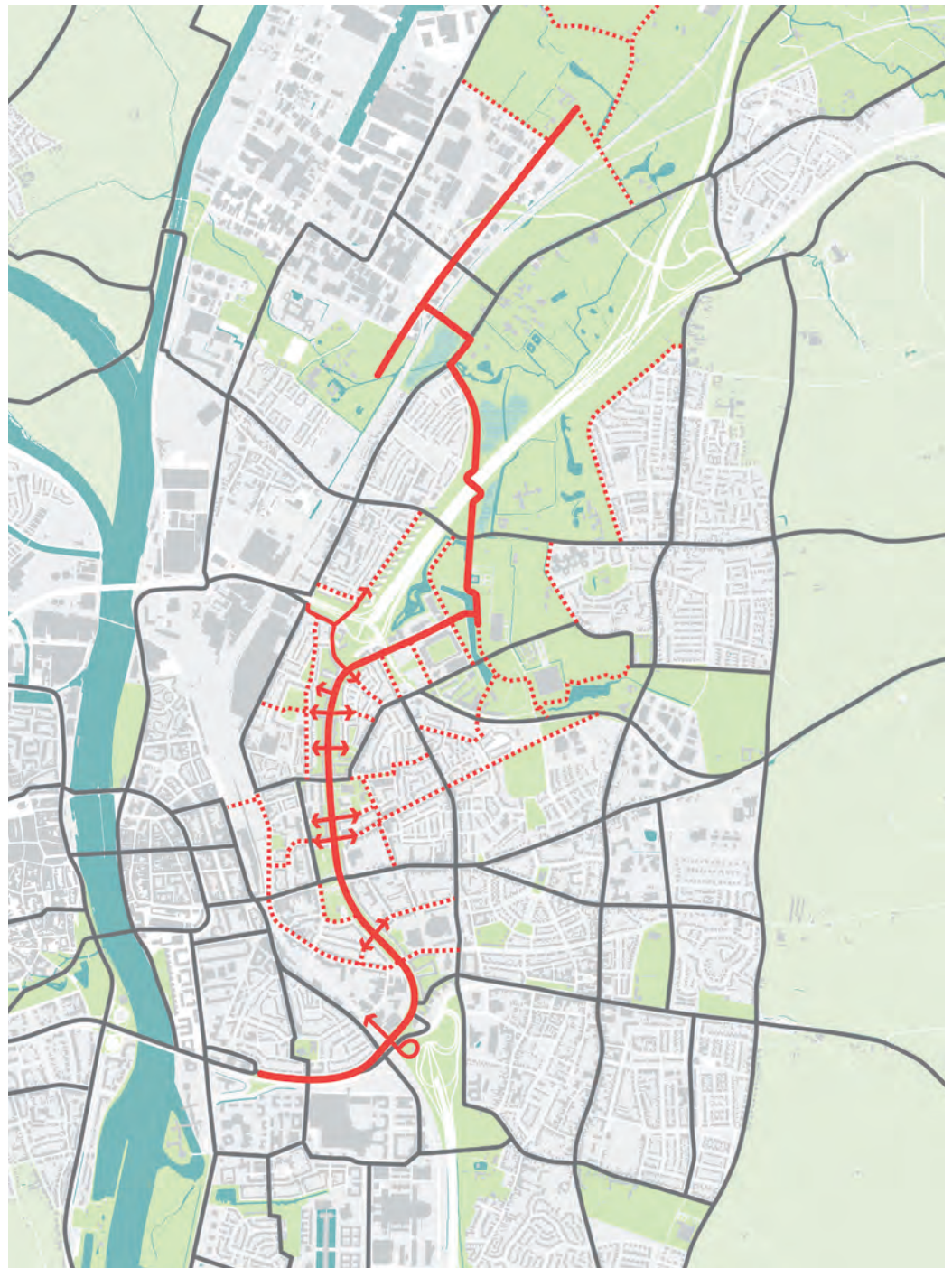
Bij het Europaplein ligt de groene, glooiende ruimte net buiten de stad. Daar markeren we de stadsentree met een rij stedelijke villa's tussen de parklaan en de John F. Kennedysingel. Een woontoren draagt daar straks ook bij aan het aanzicht van Maastricht.

In de 'Structuurschets Noordoost' en de nota 'Over de Sporen' zijn nieuwe verbindingen voor openbaar vervoer, fiets en voetganger voorzien tussen Wyck en Wyckerpoort over de sporen ten noorden van het station. Om de nieuwe stationsentree aan de oostzijde en de routes naar het station vanuit Oost goed aan te sluiten binnen het orthogonale verkavelingspatroon dat kenmerkend is voor dit stadsdeel, vervult de Groene Loper een belangrijke aanvoerfunctie. Dit geldt ook voor de in de Structuurschets vermelde aantrekkelijke langzaam verkeerroutes tussen het Old Hickoryplein en Geusselpark en tussen Voltastraat en Geusselpark. De aansluiting van deze routes op de auto- en fietsstroken van de Groene Loper zijn uitgewerkt als verkeersluwe kruisingen.

Fietsroutes

Legenda:

- bestaande fietsstructuur
- De Groene Loper
- ... toe te voegen schakels



3.5 Contrast tussen stedelijk en landelijk gebied

Contrast tussen open gebied en stedelijk gebied

Legenda:

- plangrens
-  water
-  open gebied
-  bomen
-  stedelijk gebied
-  bebouwing
-  grens stedelijk gebied



Omdat de Landgoederenzone als een groene zone in de invloedssfeer van de stad functioneert, is er ter hoogte van de afritten van de A2 geen abrupte overgang gemaakt naar de bebouwde kom van Maastricht. Om in lijn met de ambitie voor de automobilist op de A2 een ruimtelijk contrast te scheppen tussen stad en omgeving, markeren wij de A2 onder Maastricht ter hoogte van de stadsentrees met een groen glooiend reliëf en stedelijke bebouwingsaccenten. Kantoren (noordzijde) en appartementengebouw (zuidzijde) zijn hoog genoeg om ook bij het inrijden van de onderste tunnelbuis te kunnen waarnemen.

Over grotere afstand beleeft men bij het benaderen van de stad echter wel degelijk een overgang. Een imposant uitzicht over het Maasdal, dat afdalend tussen de bomen door steeds meer besloten wordt. Dit wordt opgevolgd door een korte open doorkijk met 'poort' vlak voor Nazareth, waarna aan de westzijde de bebouwing geleidelijk naar de weg toekomt en Wyckerpoort opdoemt. Geusseltplein is vanuit de stad gezien juist een hele groene plek, een oase omgeven door infrastructuur. Dat maakt het tegelijk een stadsbalkon met zicht op de dorpen, bossen en landerijen ten noorden van de Landgoederenzone.

3.6 Samenhangende onderdelen

Verkeersfunctie primair

Het verkeerssysteem is robuust en effectief vormgegeven. De ruimte die nodig was voor een goed functionerend en aantrekkelijk snelwegstelsel - afgestemd op maatgevende ruimtelijke doelen en kwaliteiten - was bepalend. Daar overheen ontstaat een nieuw netwerk van de lokale wegen en langzaam-verkeersroutes, afgestemd op bestaand en nieuw vastgoed, natuur- en verblijfsgebieden.

De Groene Loper

De door Avenue2 geïntroduceerde Groene Loper vormt de verbindende route tussen stad en landschap. Op maaiveld volgt de Groene Loper een eigen tracé; het is dus geen 'echo' van de tunnel. De profielopbouw van de parklaan biedt de perfecte balans tussen levendigheid en bereikbaarheid, verblijfskwaliteit en doorstroming.

Daarom is een (afgeknepen) autoverbinding in twee richtingen ingepast rond de "track" die de stad met de Landgoederenzone verbindt. Met de fiets of te voet kan de laan bij elke zijstraat bereikt worden; voor de auto zijn op enkele plekken ruimtelijk ondergeschikt ingerichte doorsteken gepland. De Groene Loper krijgt (verkeers)aansluitingen naar de stedelijk hoofdwegen die ruimtelijk ondergeschikt zijn ("afslagen" van de recreatieve/groene as).

Verweving van Maastricht-Oost

Om de ambitie van een "onzichtbare" tunnel in Maastricht Oost te bereiken, is gekozen voor het doorzetten van bestaande, historisch gegroeide straatprofielen. Boven de tunnel mag niet worden gebouwd. Dankzij de keuze voor een gestapelde tunnel is het mogelijk om in oost-westrichting met een minimale 'sprong' de parklaan over te steken. De laan vormt op deze wijze een onderdeel van een doorlopend bebouwingspatroon en 'blokmaat'.

Ook het routenetwerk in Oost wordt in het plan van Avenue2 dichtgeweven. Bestemmingen in het centrum van de stad en rond het station zijn uit alle richtingen via aantrekkelijke langzaam-verkeerroutes bereikbaar. Waar dat aan de orde was hebben wij sociale veiligheid en levendigheid boven de kortste (fiets)route verkozen.

Lokale kwaliteit

In de stad en in de Landgoederenzone zijn er bijzondere plekken om even op adem te komen, te verblijven of op uit te kijken. Boven-dien moet elke zone kwaliteit hebben, voor zowel mens als dier.

Samenhangende
onderdelen

Legenda:

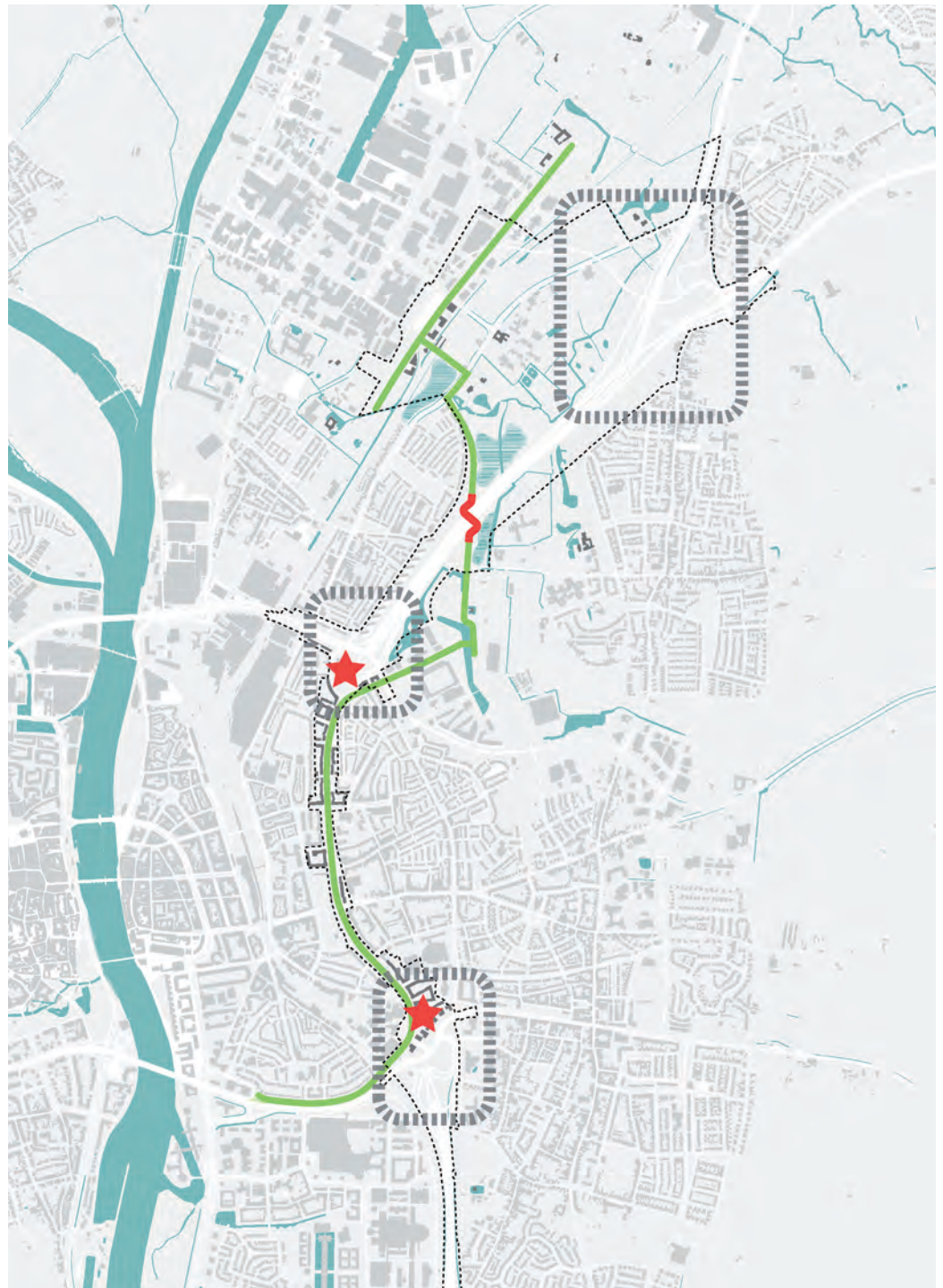
- plangrens
- verkeer primair
- hoofdwegen
- belangrijke routes
- ↔ W-O-verweving
- De Groene Loper
- ★ lokale kwaliteit



Herkenningspunten

Legenda:

- plangrens
- De Groene Loper
- ★ bebouwingsaccent
- poort / brug
- ⊞ W-O-verweving



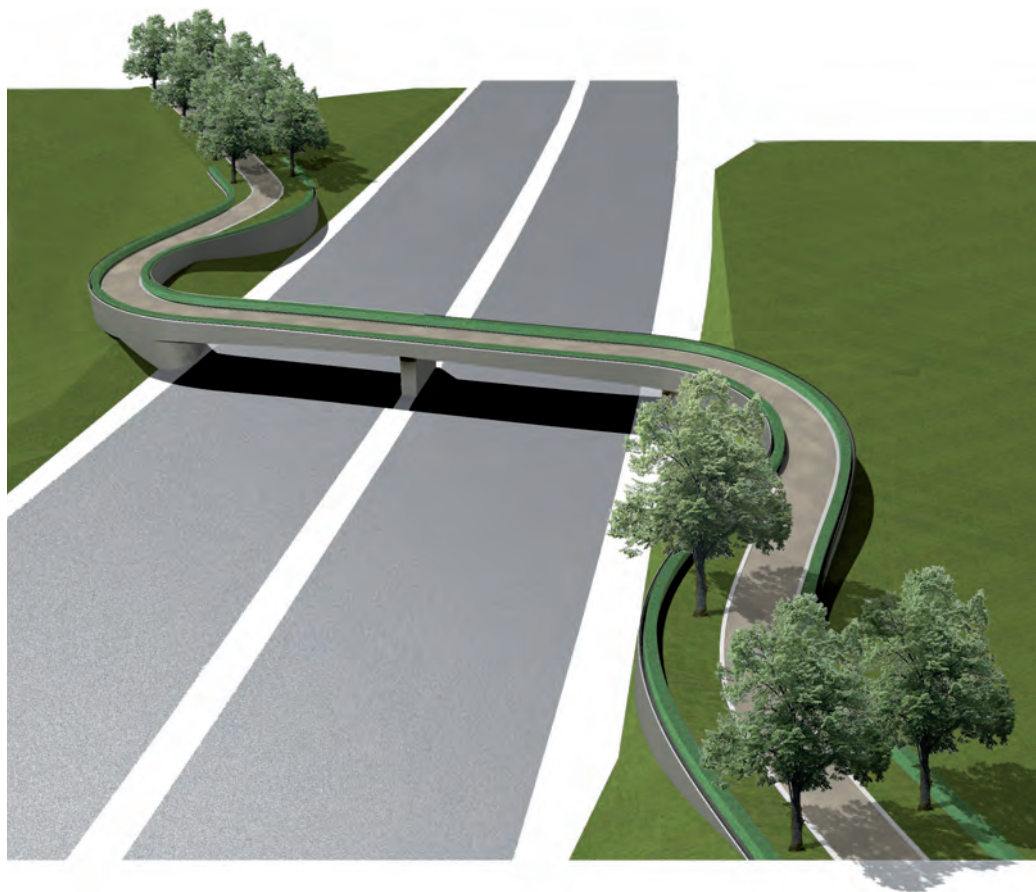
3.7 Overgangen en herkenningspunten

Veel extra's is niet nodig om vanuit de auto de passage van Maastricht tot een aantrekkelijke en beleving te maken. Daarom hebben wij niet alle kruisende routes en landschappelijk elementen letterlijk vertaald naar afzonderlijke 'moten' in de vormgeving en beleving van de A2. In deze paragraaf bespreken wij de vormgeving van de meest markante overgangen en herkenningspunten.

3.7.1 De Poort tot Maastricht

De Poort tot Maastricht is de nieuwe fietsbrug waarmee de Groene Loper ter hoogte van Nazareth de A2 oversteekt. De voetgangers/fietsbrug maakt in het plan een S-vormige beweging, stijgt op vanuit het landschap aan de Geusseltparkzijde, gaat over de A2 heen en gaat aan de overzijde weer op in het landschap. Ze vormt een vloeiende verbinding tussen twee einden van de Groene Loper en zorgt daarmee voor continuïteit van diezelfde Groene Loper (zie paragraaf 4.2.2).

Overzicht fietsbrug



3.7.2 Bebouwingsaccenten

Rond de beide stadsentrees aan noord- en zuidzijde zijn bebouwingsaccenten na De poort tot Maastricht de belangrijkste herkenningspunten. Met hun onderbouw zijn deze gebouwen onderdeel van het bouwblok en het stedelijk weefsel van straten en pleinen. De hogere verdiepingen benutten de ruimte voor hoogbouw die in Maastricht is bepaald als oriëntatiepunten vanaf de A2. Op deze manier voldoen we aan de eis dat de A2 de stadsentree dient te benaderen vanuit een ligging in een groene omgeving.



3.7.3 Stadsentrees

Avenue2 heeft ervoor gekozen de twee stadsentrees de uitstraling te geven van beboste, lommerrijke entrees. Straks zullen zij met name aan de noordzijde bij Geusselt zeer herkenbaar zijn en ook goed worden ervaren door de weggebruiker.

Wanneer wordt gesproken over tunnelmonden, ontstaat bij velen een beeld op van een grijs, open gebied. Vaak worden dit soort punten ook gemarkeerd door prominent geplaatste kantoorgebouwen direct op en rond de tunnelinritten. Wij kiezen er juist voor deze plek te dramatiseren en er groene, bosrijke punten in het plan van te maken. Bij de tunnelkoppen tillen we het maaiveld als het ware op en bedekken het met gras en bomen. De 'heuvels' worden maximaal zo'n tien meter hoog. Ze worden straks herkenbaar als nieuwe entrees van de stad.



3.8 Wonen aan lanen

De nieuwe parklaan staat in de traditie van de groene lanen in Maastricht. Het 'laanmilieu' is karakteristiek voor de tangentiële hoofdroutes in Maastricht-Oost en -West is. Ook voor de bebouwing aan weerszijden van de nieuwe parklaan is dit naar onze opvatting een passend milieu. Zowel voor wat betreft de functionele geschakeerdheid als de kleinschalige en flexibele architectuur.

Goed wonen aan de lanen van Maastricht



3.8.1 Invulling van het vastgoed aan de Groene Loper

In onze ogen past bij het intieme stedelijke karakter van Maastricht geen extreem nieuw vastgoedplan. Daarom kiezen wij ervoor om langs de parklaan vastgoed te ontwerpen dat zorgt voor een natuurlijke overgang naar de bestaande bouw. Vastgoed dat niet iets heel nieuws toevoegt aan de bestaande wijken, maar dat als vanzelfsprekend opgaat in de bestaande, te herontwikkelen omgeving. In wezen maken we met de nieuwe bebouwing áf wat er al is. De parklaan ziet er op die manier straks uit als een straat die door de jaren heen organisch is ontstaan.



Variatie in eenheid

Iets minder dan de helft van de bebouwing aan de nieuwe parklaan bestaat straks uit nieuwbouw. Voor de invulling daarvan is variatie ons sleutelwoord. De sfeer van de laan doet straks denken aan de welbekende, gevarieerde lanen in steden als Brussel en Antwerpen. Het gaat om diversiteit, om een laan met de allure die past bij de Groene Loper. Paragraaf 5.4 'Beeldkwaliteit architectuur' gaat hierop dieper in.

Planverruimende optie

Koningspark

In Maastricht-Oost bestaat al een groot potentieel aan openbare ruimte/ parken die door de parklaan met elkaar in verbinding komen. Straks wordt het makkelijk om van het Old Hickory-plein via de parklaan naar het trefcentrum bij de Lourdeskerk te fietsen, of iets verderop van het Koningspark te genieten.

Dit bestaande park heeft potentie als centraal stadsdeelpark van Maastricht-Oost. Het is qua ligging en formaat uniek in de stad en het vormt een hoogtepunt aan de parklaan.

Als planverruimende optie schetsen wij hier een toekomstbeeld van hoe het Koningspark tot een aantrekkelijke ontmoetingsplek getransformeerd kan worden:

Wij trekken het park tot aan het centrale pad, de rijbaan vervalt en er ontstaat voor verkeer op de parklaan in zuidelijke richting een lusbeweging. De verkeerskundige oplossing geeft enige toename van verkeer langs het Koningsplein op de Noormannensingel. Door deze maatregel wordt het Koningspark nog meer een integraal onderdeel van de parklaan en andersom.

Middelpunt van het park is een groot middeneiland in de as van de Scharnerweg met meerdere bomenrijen rond een standbeeld. Wij stellen voor de voor de tunnelbouw op te nemen bomen te hier terug te planten. Dit eiland drukt het verkeer op de Scharnerweg letterlijk opzij; fietsers, automobilist en busreizigers rijden voor hun gevoel door een park.

Vanuit dit brandpunt waaiert het ontwerp van het park uit als compositie van paden die het wandelen faciliteren. Natuurlijk kan overal in het park gewandeld, gesport en gespeeld worden.









Aan de zuidkant van de Scharnerweg is na uitplaatsen van het tankstation ruimte voor een grote speeltuin. Een paviljoen met terras op het zuiden hoort hier vanzelfsprekend erbij. Wij zien dit programmatisch als aanvulling op de speelvoorzieningen in het wijkkindercentrum Witte-vrouwenveld. Hagen aan de straatzijde en langs de eilanden leiden de bezoekers het park in, bloemvelden geven een stedelijke allure. Het patroon loopt naar het zuiden uit naar de informelere kant van het park, waar genoeg grasoppervlakte zit voor informeel spelen/ voetballen etc. Het mooie bomenbestand geeft dit park een groen volume.

Aan de noordzijde zien wij een groot rustig grasveld met bestaande bomen en acht rijen nieuwe laanbomen, als kader van het bestaande standbeeld. Voor het flatgebouw zetten wij enkele bomen als filter zodat de gevel minder dominant wordt. Een terras aan de zuidzijde van het flatgebouw kan nieuwe horeca- functies lokken en deze plek nieuw leven geven. Hier tegenover plaatsen wij een podium voor kleine en middelgrote concerten.

De snelweg



4 De snelweg

4.1 Ontwerpbenadering

4.1.1 Ontwerpprincipes

Tussen knooppunt Kruisdonk en Maastricht-Oost is de vormgeving van de snelweg A2 door Avenue2 opgevat als een doorsnijding van het landschap. Om deze doorsnijding zichtbaar te maken kiezen wij bij voorkeur niet voor een generiek profiel van bermen langs de snelweg. Door een meer karakteristieke inrichting grenst ieder deelgebied op zijn eigen wijze aan het utilitaire snelwegprofiel.

Kwetsbaar daarin zijn de groengebieden direct langs de snelweg. Wanneer deze te open zijn, worden ze ervaren als berm van de weg in plaats van onderdeel van een landgoed of bijvoorbeeld het Geusselpark. We stellen daarom voor deze open gebieden zoveel mogelijk dicht te beplanten. De wijze van aanplanten en het assortiment bomen leiden we af uit de context. Omwille van uitstraling en beheer is er voor gekozen om geluidschermen waar mogelijk te vermijden, evenals grote keer-muren. Doordat gekozen is voor een benadering met het accent op stad en landschap is een ingetogen vormgeving van kunstwerken logisch. Geen wow-effect op bruggen en entrees van tunnels en viaducten. Daarentegen zoeken we naar de elegantie van lijnen en vlakken, een duurzame materialisering en eenheid in oplossingen waardoor rust ontstaat.

Fietsbrug over A2



4.1.2 Het snelwegsysteem

De nieuwe A2 wordt zoveel mogelijk gerealiseerd binnen het bestaande profiel. Waar verbreding plaatsvindt, is deze zo gesitueerd dat het geen bedreiging vormt voor leefgebieden van beschermde flora en fauna. Ook het uitzicht vanuit de buurten wordt niet aangetast.

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

Bij het ontwerp van de snelweg streeft Avenue2 naast veiligheid en goede doorstroming ook naar een eenduidig en herkenbaar wegbeeld met aandacht voor de vormgeving. Elk van de volgende hoofdonderdelen van het snelwegontwerp krijgt een herkenbare uitwerking waardoor de oriëntatiemogelijkheden toenemen. Er ontstaat als het ware een geheel, inclusief de open groene ruimte van bermen en parken.

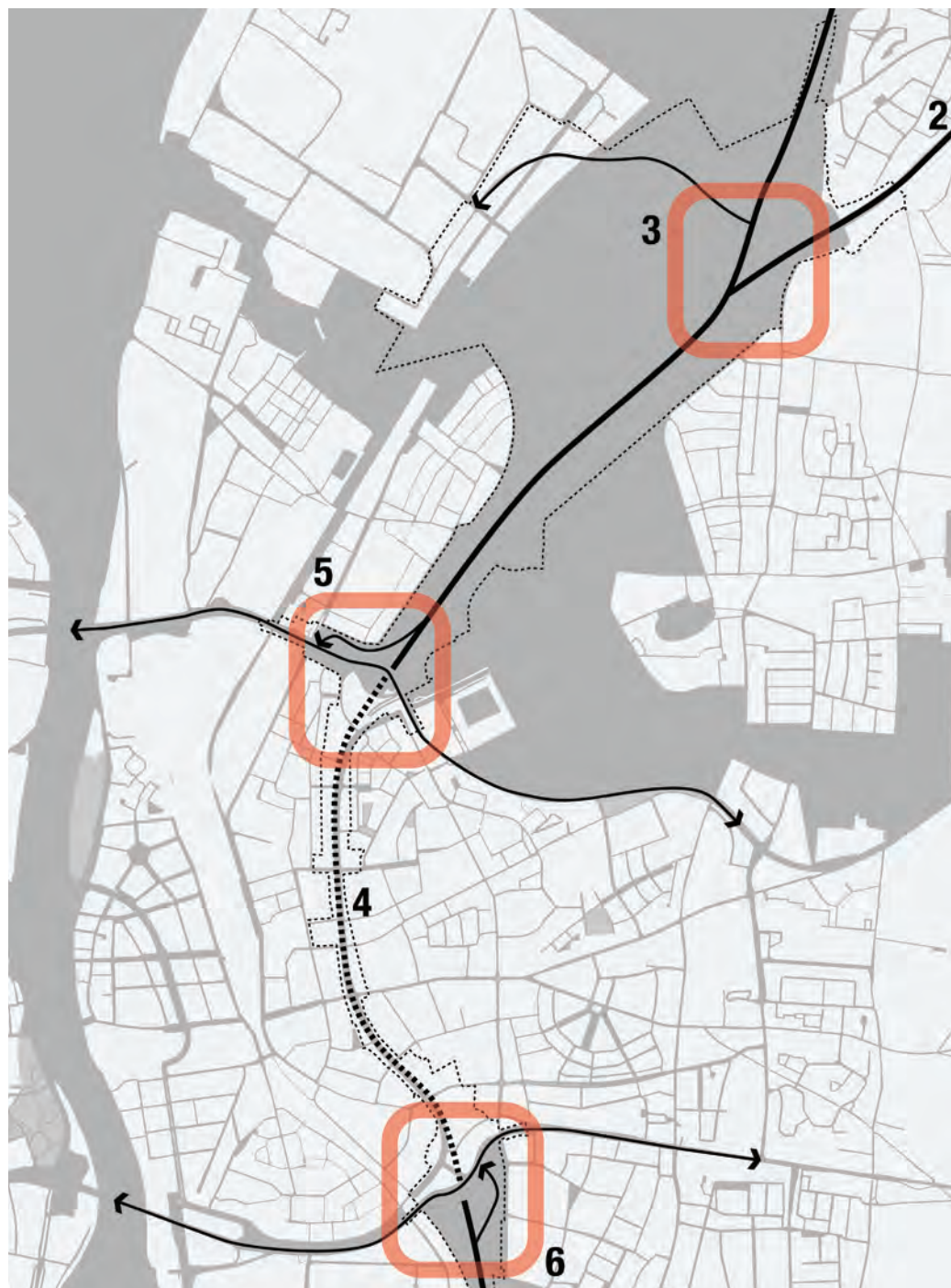
Subsystemen snelweg:

- 1 A2: doorgaande noord-zuid-lijn (transit).
- 2 A79: autoweg van een lagere orde, die met minder verkeer invoegt op de A2.
- 3 Knooppunt Kruisdonk met Beatrixhavenverbindingsweg.
- 4 Gestapelde tunnel: scheiding van transit- en bestemmingsverkeer.
- 5 Knooppunt Geusselt: relatief grote verkeersstroom tussen A2 en Viaductweg/Noorderbrug die vraagt om een eigen afhandeling via fly over en indirecte verbinding (via rotonde Terblijterweg) met de parklaan.
- 6 Knooppunt Europaplein: aansluiting op de Kennedysingel en indirecte verbinding (bajonet) met de parklaan.

Subsystemen snelweg

Legenda:

- 1 A2
- 2 A79
- 3 knooppunt Kruisdonk
- 4 dubbeldeks tunnel
- 5 knooppunt Geusselt
- 6 knooppunt Europaplein



4.2 Vormgeving kunstwerken

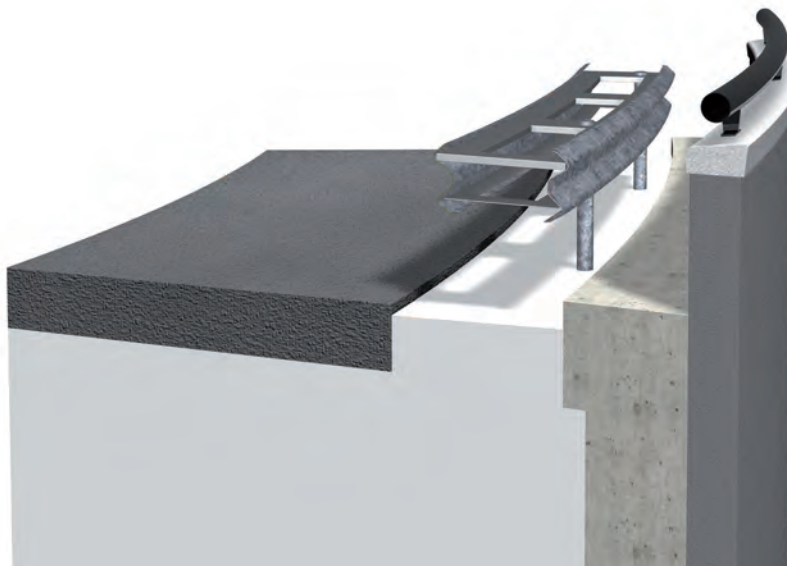
In deze paragraaf worden de kunstwerken in en rond de snelweg A2 besproken, specifiek hun vormgeving en beeldkwaliteit als gevraagd in de specificatie. De overige kunstwerken komen aan bod in paragraaf 5.1.

De kunstwerken hebben allen een en dezelfde typische randafwerking: een 'opgetrokken muur' gecombineerd met een deksteen en daarop een stalen ronde buis. Deze afwerking is bewust consequent doorgevoerd bij alle kunstwerken, dus ook bij de fietsbrug. Het is een eenvoudige en robuuste oplossing, net zoals de vormtaal van de snelweg. Een belangrijk aspect is dat

eventuele barriers of geleiderails geïntegreerd of ruimtelijk gecombineerd kunnen worden met de opgetrokken muur. Een hek of een laag muurtje zou betekenen dat deze elementen als een extra, maar bovenal storend element kunnen werken in het totaalbeeld.

Wanneer keermuren onvermijdelijk zijn worden deze uitgevoerd in beton dat is voorzien van een antraciet grijze steentoeslag zodat vervuiling minder zichtbaar wordt. Waar mogelijk worden keer-

Principedetail
randafwerking
kunstwerken



wanden beplant met wilde wingerd.

In de huidige fase van het plan heeft Avenue2 de kunstwerken slechts schematisch uitgetekend. Aan de hand van de visualisaties heeft de architect richting gegeven aan de vormgeving van de snelweg. Na gunning wordt deze richting vertaald in vormgevingsregels, die als afgeleide eisen in Systems Engineering worden vastgelegd en als welstandscriteria bij de latere uitwerking van elk individueel kunstwerk worden geverifieerd (zie hoofdstuk 6).

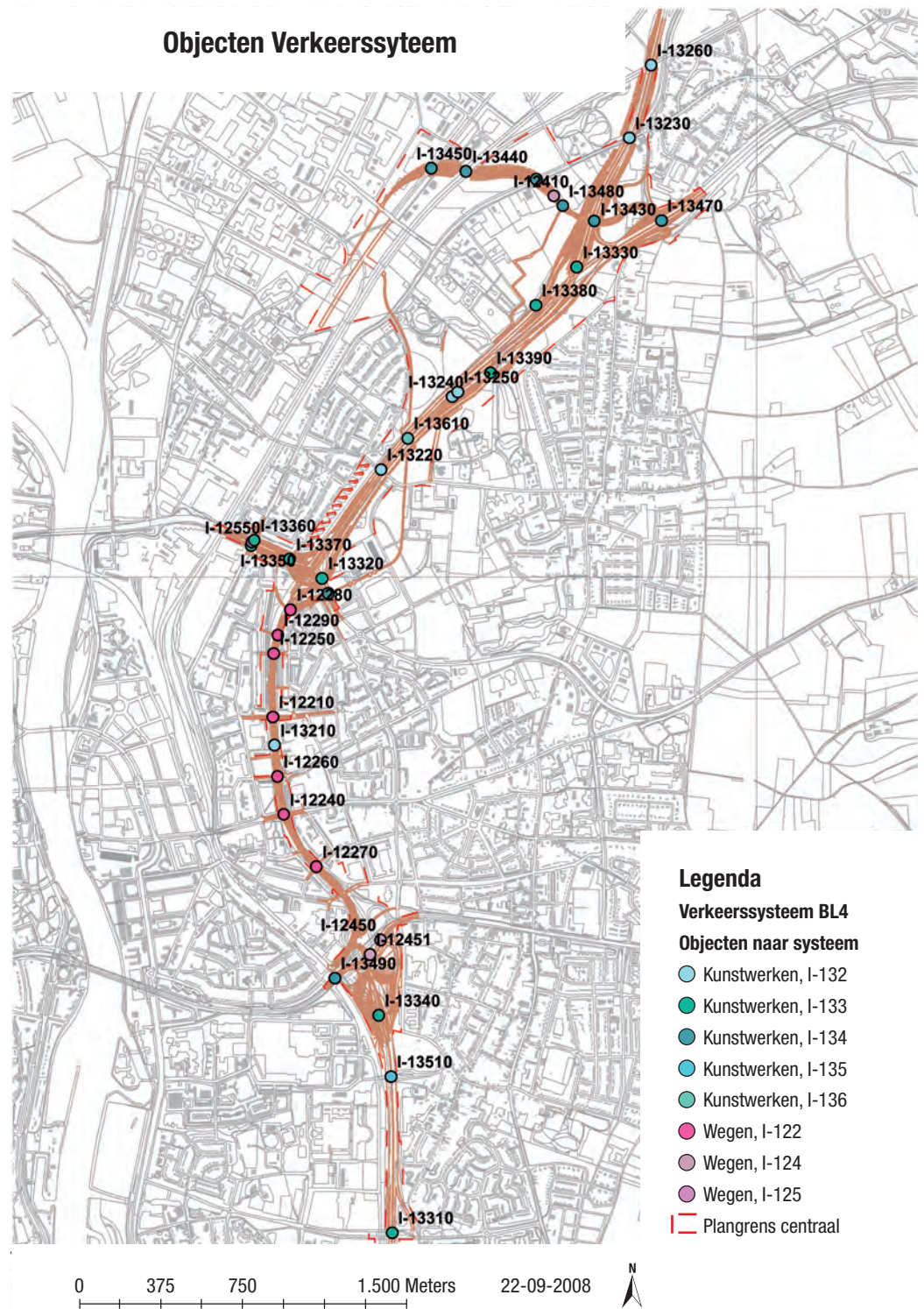
4.2.1 | **Bruggen (objecten I-13220 t/m I-13260, I-13330 en I-13380)**

De bruggen en fly overs in de A2 worden allen ingetogen vormgegeven als onderdeel van het totale wegbeeld op de A2. Als hoofdvorm is gekozen voor een uniforme civieltechnische vormgeving, zoals blijkt uit de visualisaties. Om de eenheid in vormgeving te onderstrepen, past Avenue2 herkenbare projectdetails toe.

Constructieve helderheid en functionele doelmatigheid prevaleren op de kunstwerken langs de A2, die wordt vormgegeven als doorgaande 'lange lijn'. De bestaande auto- en fietstunnel tussen Nazareth en het Geusselpark (object I-13220) blijft in zijn huidige vorm bestaan. Deze onderdoorgang wordt aan de oostzijde verlengd met handhaving van het bestaande dwarsprofiel.

Ten westen van de bestaande fly over in knooppunt Kruisdonk bouwt Avenue2 een tweede (object I-13330). Vanaf de snelweg zijn beide fly overs 'familie' van elkaar in hun detaillering; constructief is gekozen voor een modern, rationeel principe met een pergolaconstructie. Op de bestaande, oostelijke fly over (I-13380) wordt het geluidscherm transparant uitgevoerd en geïntegreerd met de balustrade (zie paragraaf 4.4).

Ligging kunstwerken



4.2.2 Viaducten (objecten I-13340, I-13510 en I-13610)

Voor de viaducten over de A2 gelden dezelfde ontwerpprincipes als voor de bruggen (zie paragraaf 4.2.1). Langs- en dwarsrichting krijgen daarbij wel een verschillende behandeling (noord-zuid: Routeontwerp A2/Trekvogelmotief, variant Maasmotief). In oost-westrichting maken de viaducten over de A2 de nadering van Maastricht telbaar en sluiten ze aan op het profiel van de kruisende routes.



Fietsbrug A2 (I-13610)

Speciale focus ligt in het plan op de fietsbrug (formeel een viaduct) over de A2 die de Groene Loper kruist. Deze 'poort' wordt bijzonder vormgegeven omdat zij de kruising van de Groene Loper met de A2 markeert en de entree tot de stad ruimtelijk inleidt. De automobilist wordt rijdend op de A2 vanuit noordelijke richting ondermeer door deze brug verwelkomd.

In haar verschijningsvorm komt de brug overeen met de andere kunstwerken op het tracé. De in de rijrichting welvende brughoofden zijn qua vormgeving en materialisatie identiek aan de tunnelmonden. De brugpijler in het midden is relatief slank, de vorm wordt in grote mate bepaald door de horizontale lijnvoering; het overspannende gedeelte van de brug.

De overspanning van de brug is ongeveer 30 meter aan weerszijden - in totaal dus 60 meter - rustend op een middenpijler. De draagconstructie bestaat uit betonnen HSRP/HRP-liggers in combinatie met prefab betonnen randelementen. De randelementen worden afgewerkt met een typische deksteen en een ronde stalen buis als accent.

De kleur van de zichtbare betondelen is antraciet grijs. Op de verticale delen van de brughoofden in de langsrichting wordt een trekvogelprint aangebracht. De verdere materialisering van het openbaar gebied op de fietsbrug komt aan de orde in paragraaf 6.2.2.

4.2.3 Tunnel en tunnelmonden (object I-13210)

Impressie stads-entree Europaplein met bovenste tunnelmond (I-13217/I-13218)

De lange lijnen van de A2 worden bij de tunnelmond ineengevouwen tot een gestapelde 2 x 2 vorm. Op- en afritten leiden naar de stedelijke hoofdwegen in een groene setting. Op de achtergrond ziet men vanaf de A2 de contouren van de stedelijke bebouwing. Daarachter ligt op maaiveld een aantrekkelijk nieuw woonmilieu rond een groene parklaan – stedelijk onderdeel van de Groene Loper – die wordt ingericht met het accent op langzaam verkeer.



De vier tunnelmonden vormen met hun welvende vorm en ruwe antracietkleurige betonoppervlakte een familie. De keermuren snijden in de taluds en ondersteunen het beeld van de groene stadsentrees van Maastricht. De tunnelmonden (objecten I-13216 resp. I-13218) krijgen een gebogen vorm, als een oprijzende donkere wand waar de weg op twee niveaus doorheen prikt.



Impressie stadsentree
Geusselt met bovenste
tunnelmond en park

Enmaal in de tunnel is een rustig wegbeeld het primaire doel. Het ritme van verlichting, vluchtdeuren, installaties en signalering deelt de lengte van een kleine twee kilometer op in een reeks 'vakken'. Verder vindt er geen verwijzing plaats naar wat boven gebeurt.

Twee dienstgebouwen die technische installaties en controleruimtes van de tunnel bevatten, maken technisch deel uit van de tunnel en niet van het vastgoed. Aan de noordzijde wordt het dienstgebouw (I-13211) ondergronds gerealiseerd in het oplopende maaiveld van de Geusseltknoop. Aan de zuidzijde maakt het dienstgebouw (I-132120) bij het Europaplein onderdeel uit van de strook (kantoor)gebouwen tussen de John F. Kennedysingel en de parklaan. Deze gebouwen spelen ruimtelijk een rol bij de vorming van de stadsentree. De architectuur van dit dienstgebouw sluit aan bij de andere gebouwen in deze strook (zie hoofdstuk 5).

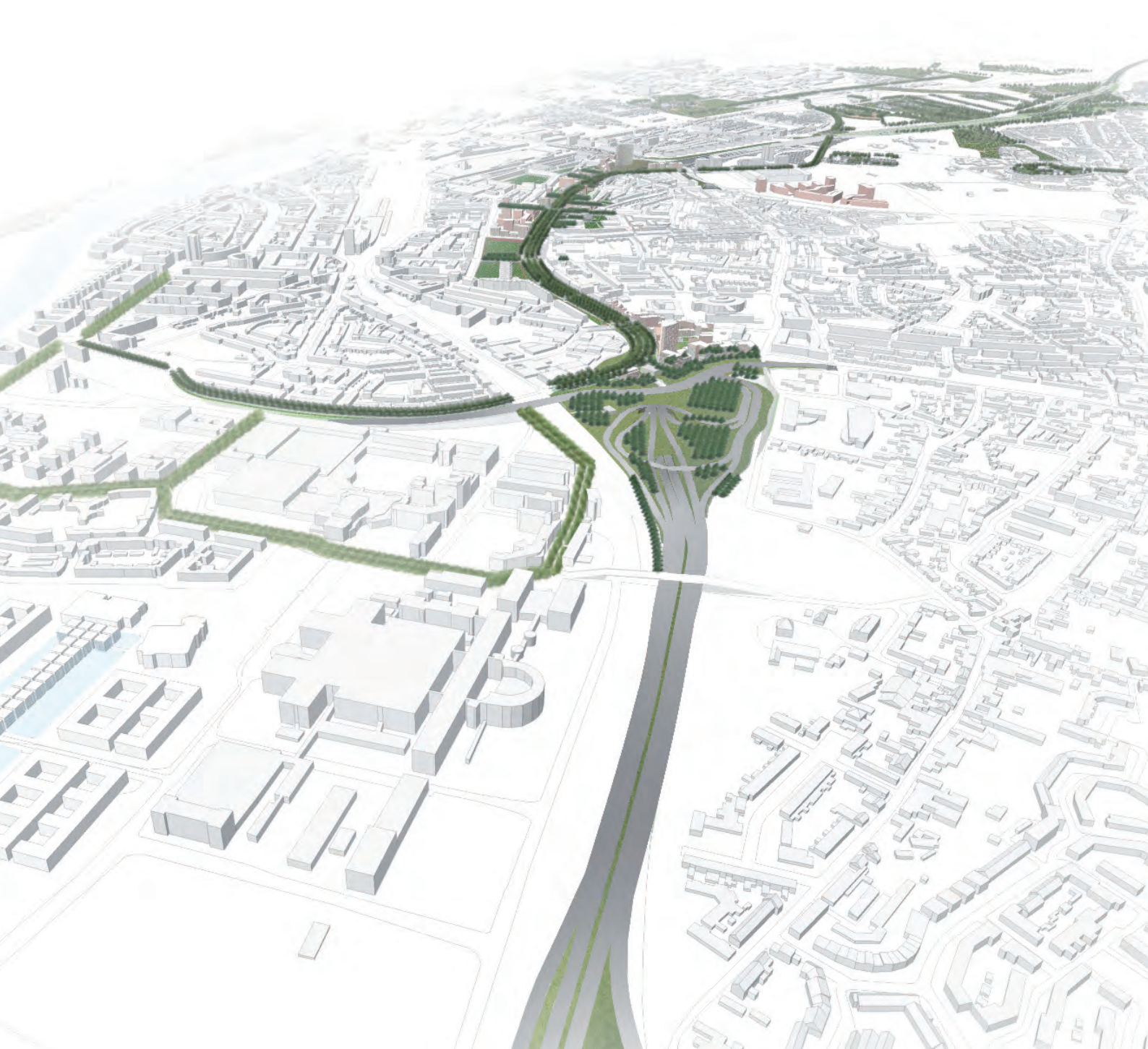
4.3 Visueel-ruimtelijke opbouw van het tracé

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



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

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





4.4 Geluidwerende voorzieningen

Het ontwerp voor de geluidwerende voorzieningen houdt in situering en hoogte rekening met een goede balans tussen:

- geluidsoverlast naar de omgeving;
- zicht vanaf de weg op de omgeving om vast te stellen waar men zich bevindt en daarop te kunnen reageren;
- het uitzicht vanuit de omgeving via het tracé van de weg naar de overzijde.

Het ontwerpteam van Avenue2 kiest ervoor om tussen Kruisdonk en de noordelijke tunnelentree langs de weg geen schermen toe te passen, zodat de – visuele – relatie tussen Nazareth en het Geusseltpark in stand blijft. Mede hiervoor is de as van de A2 naar het oosten verlegd. Aan de noordoostzijde van Kruisdonk worden Rothem en iets zuidelijker de rand van Amby met een transparant glazen scherm akoestisch afgeschermd maar visueel niet weggestopt. Per seizoen is het doorzicht door de aanplant van bomen meer of minder.

De geluidsschermen worden uitgevoerd als schakelbare prefab elementen. Glazen panelen die door een gecoate stalen profielconstructie worden gedragen zijn beeldbepalend. De vormgeving is basaal, de toegepaste kleur voor de coating is antraciet.

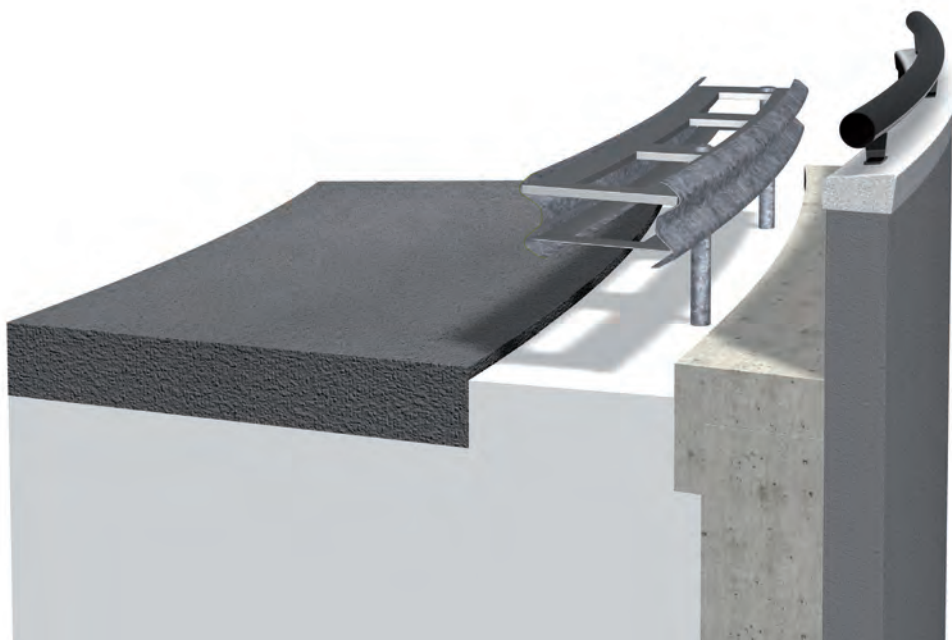
Hierna komen de twee zones in beeld waar geluidwerende maatregelen aan de orde zijn: rond Rothem en aan de Viaductweg. Zie het Specialistisch Rapport Geluid voor een nadere toelichting op de trade off van gekozen geluidwerende maatregelen in relatie tot de ruimtelijke inpasbaarheid en de gevolgen voor de omgeving.

De schermen worden vormgegeven met oog voor:

- routeontwerp A2, visie op de weg (zie paragraaf 4.5 en het Specialistisch Rapport Ontwerp);
- effect op ecologische verbindingroutes (transparante delen voorzien van een mattering met verticale lijnen);
- continuïteit/afstemming tussen nieuwe en bestaande schermen, zowel qua materiaalkeuze als positie ten opzichte van de kant van de rijbaan.

4.4.1 Rothem/Amby/Kruisdonk

Principedetail
randafwerking
kunstwerken



Aan de noordzijde van het project wordt Rothem in de bestaande situatie akoestisch afgeschermd van de A2 door een betonnen geluidsschermdat er pas tien jaar staat (object I-13110). Om deze investering niet teniet te doen, is dit scherm in de akoestische berekeningen gehandhaafd. Waar nodig zullen woningen in de omgeving voorzien worden van aanvullende akoestische maatregelen (zie Specialistisch Rapport Geluid). Ook langs de A79 is gerekend met het bestaande scherm (rood op tekening).

Vanaf de onderdoorgang van de weg Kruisdonk (verlengde Mariënwaard/Meerssenerweg) sluiten we langs de oostzijde van de A2 aan met een transparant scherm van 6 meter hoog (object I-13120) op het bestaande betonnen geluidsschermd. Een nieuw, transparant scherm van 2,5 - 3,0 meter hoog (object I-13130) loopt in eenzelfde vormgeving door langs de afslag A2 > A79 tot en met Amby.

Schermen langs de A2 ter hoogte van Kruisdonk/Rothem. Ten noorden van de Mariënwaard en langs de A79 is gerekend met het bestaande scherm

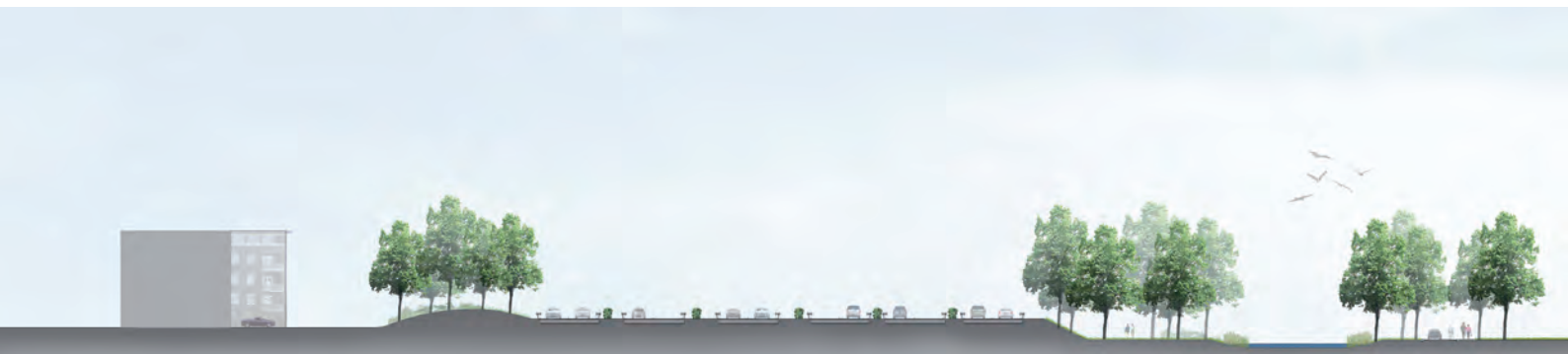
Legenda:

- plangrens
- bestaand geluidsschermd, beton
- nieuw geluidsschermd, transparant
- nieuw geluidsschermd, transparant, voorkeursvariant: 1,5 m grondwal



4.4.2 Nazareth

De wens om Nazareth een visuele relatie te geven met het Geusseltpark krijgt in het plan van Avenue2 prioriteit. Zo kon ook vanaf de A2 het zicht behouden blijven op de karakteristieke, halfopen zone met de zaagtandflats die Nazareth aan de zuid-oostzijde begrenzen en de entree tot Maastricht inleiden. De bewoners van de flats worden van het verkeersgeluid afgeschermd door maatregelen aan de gevels van de portieketagewoningen die Avenue2 zal aanbrengen. In de zone tussen de flats en de A2 komt een groene geluidswal als bufferzone van gemiddeld 30 m breed. Op dit traject zijn dankzij het opschuiven van de A2 geen schermen nodig, waarmee voldaan wordt aan eis IGO-140; de vormgeving van de nieuwe infrastructuur ter hoogte van Nazareth dient een visuele en functionele oriëntatie van de wijk Nazareth op het Geusseltpark niet onmogelijk te maken.



4.4.3 Viaductweg

Geluidafschermende barriers op de Viaductweg zijn alleen nodig op de hooggelegen parallelbanen van en naar de A2. De tussengelegen rijstroken tussen de kruising Meerssenerweg en de Terblijterweg worden door deze opgetilde buitenste rijstroken akoestisch afgeschermd. De barriers langs de Viaductweg langs de op- en afrit naar de A2 (objecten I-13150 t/m I-13180) krijgen een hoogte van 1 meter en bestaan uit doorgaande horizontale betonelementen, geïntegreerd met de randafwerking van het wegtalud. Vanuit de omgeving oogt de weg visueel rustig als één band op een groen talud. Ter plaatse van de kruising met de Meerssenerweg komt op de bovenrand van de barrier een markering. Vanaf het maaiveld gezien lopen alle randelementen op het kunstwerk in een vloeiende lijn door over de hele lengte van de Viaductweg.



4.5 Routeontwerp A2

A2 Visie op de weg beschrijft het totaalconcept en de werkwijze voor het hele traject van Amsterdam tot de grens met België. Doel daarvan is meer ruimtelijke samenhang, relatie met de omgeving op landschappelijke schaal en verwantschap over de route in details, textuur en motief. In het Specialistisch Rapport Stad en Landschap vraagt de Aanbesteder om een reactie op de ontwerpsuggesties voor stedelijke trajecten uit het document Visie op de omgeving (Routeontwerp A2). In het Routeontwerp A2 onderscheidt het Atelier de route en het traject (deelgebied). Voor het traject Maastricht was nog geen specifieke uitwerking gemaakt, maar de plannen voor Eindhoven, Den Bosch en Utrecht-West boden onze architecten goede referenties om ook in het project A2 Maastricht de route herkenbaar vorm te geven én tegelijk een eigen gezicht te geven. De opgave is om het traject A2 Maastricht enerzijds onderdeel te maken van de totale route, en om anderzijds gelijktijdig de landschappelijke ligging aan te grijpen voor een trajectspecifieke 'trajectverbijzondering'. In dit geval loopt de A2 van het Hoogterras naar het Maasdal, gaat daar met een tunnel onder de stad door en volgt dan tot aan Luik de loop van de Maas. Uniek aan de passage van Maastricht is het hoogteverschil dat vanaf de Kruisberg wordt overwonnen en unieke uitzichten op de omgeving verschaft. De 2 x 2 gestapelde tunnel vormt een voor Nederland unieke ervaring, die daar bijna vanzelfsprekend bij past. De gekozen ontwerp oplossingen zijn als vormgevingsthema's door Avenue2 geabstraheerd en afgebeeld als een nieuwe kolom in de matrix Routeontwerp (zie volgende pagina).

Avenue2, Matrix Routeontwerp A2 Maastricht

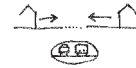
Trajectverbijzondering routeontwerp A2



traject 6 Meerssen - Maastricht

ontwerpogave

tunnel (doorstroming)
leeft waliteit en opheff en doorsnijding



relief Kruisberg - landgoederen - (tunnel) - Maas



ontwerpogave

ontwerpmiddelen



ontwerpmiddelen

vorm

vorm

verlichting

minimale
uitstraling op
omgeving (natuur)



verlichting

weginrichting / roa

geleiderails
obstakelvrije bermen
scheiden van bestemmingen/snelheden

weginrichting / roa

knooppunt

stadsentree
- verkeerskundig
- ruimtelijk



knooppunt

bijzondere kruising

fietsbrug
Groene Loper -
landgoederenzone



bijzondere kruising

geluidsscherm

overall transparant
of (voorkeur) geen
scherm maar afstand houden



geluidsscherm

viaduct

middenpijler
glooiend landschap
randdetail 'muur'



viaduct

onderdoorgang

middenpijler
glooiend landschap
randdetail 'muur'



onderdoorgang

bermen / profiel

besloten
groen
landgoederen



bermen / profiel

aansluiting

"uitzwenken"
bij tunnelmonden/
landhoofden



aansluiting

verzorgingsplaats

n.v.t.

verzorgingsplaats

innovaties

gestapelde tunnel
versprongen tunnelmonden
(luchtkwaliteit goed)



innovaties

materiaal

materiaal

materiaal



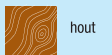
metaal



groen



beton



hout



glas



4.5.1 Herkenbaarheid

Omdat de Landgoederenzone als een groene zone in de invloedssfeer van de stad functioneert, is er ter hoogte van de afritten van de A2 geen abrupte overgang gemaakt naar de bebouwde kom van Maastricht. Om voor de automobilist op de A2 toch een ruimtelijk contrast te scheppen tussen stad en omgeving, markeren wij de A2 onder Maastricht ter hoogte van de stadsentrees met een groen glooiend reliëf en stedelijke bebouwingsaccenten. Kantoren (noordzijde) en appartementengebouw (zuidzijde) zijn hoog genoeg om ook bij het inrijden van de onderste tunnelbuis te kunnen waarnemen. Over grotere afstand beleeft men bij het benaderen van de stad echter wel degelijk een overgang. Een imposant uitzicht over het Maasdal, dat afdalend tussen de bomen door steeds meer besloten wordt. Dit wordt opgevolgd door een korte open doorkijk met 'poort' vlak voor Nazareth, waarna aan de westzijde de bebouwing geleidelijk naar de weg toekomt en Wyckerpoort opdoemt. Geusseltplein is vanuit de stad gezien juist een hele groene plek, een oase omgeven door infrastructuur. Dat maakt het tegelijk een stadsbalkon met zicht op de dorpen, bossen en landerijen ten noorden van de Landgoederenzone.

Trekvogelmotief

Toepassing
trekvogelmotief



Om de passage van Maastricht voor het transitverkeer herkenbaar te maken als onderdeel van het gehele traject A2, wordt in keermuren, landhoofden en bij de tunnelmonden het 'trekvogelmotief' uit het Routeontwerp A2 in een Maastrichts dialect toegepast. Hierbij beperkt Avenue2 zich bewust tot de verticale vlakken parallel aan de snelweg, dus wanden in noord-zuidrichting. Zo ontstaat een visueel onderscheid tussen de A2-route door de stad en het leven in de stad zelf.

Het trekvogelmotief is als principe ontleend aan het rapport A2 Visie op de weg. De vorm van de trekvogel is overeenkomstig het ontwerp dat getoond wordt in het rapport Visie op de weg. Het continue Esscher-effect verschilt op bepaalde punten doordat op de welvende verticale delen van de fietsbrug en de tunnelmonden het motief gradueel overgaat in het frontale deel dat geen motief heeft. De trekvogels zijn solitair of als losse groepen verspreid over een vlak. Wanneer ze een groep vormen zijn ze als hiernaast afgebeeld wel Esscheriaans geschakeld. Het trekvogelmotief wordt alleen bij keermuren parallel aan de A2 toegepast (niet bij de frontale delen van de tunnelmonden en niet bij de aftakkers van de Viaductweg). Het patroon wordt uitgevoerd als reliëfprint in het beton.

4.5.2 **Andere suggesties Routeontwerp A2**

Magneet

Onder “magneet” wordt in het Routeontwerp A2 de gewenste clustering verstaan van objecten en informatie langs de snelweg. Hoewel dat in deze fase nog niet zichtbaar is, zal Avenue2 bij de uitwerking de informatievoorziening aan het verkeer, de signalering en bewegwijzering op de A2 conform het motto ‘magneet’ systematisch groeperen en zo veel mogelijk combineren (zie paragraaf 4.6).

Contrast

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

Wow-effect

Het Atelier Routeontwerp reikt het Wow-effect aan om plekken langs het traject een afwijkend accent te geven en zo te markeren als highlight binnen een deeltraject. Een vaker aangehaald voorbeeld is het felrode scherm aan de westzijde van de A2 bij Utrecht. Avenue2 stelt op het traject A2 Maastricht als bescheiden maar imponerend Wow-effect de kruising van de Groene Loper met de A2 voor (fietsbrug, object I-13610 en de tunnelmonden, zie paragraaf 4.2).

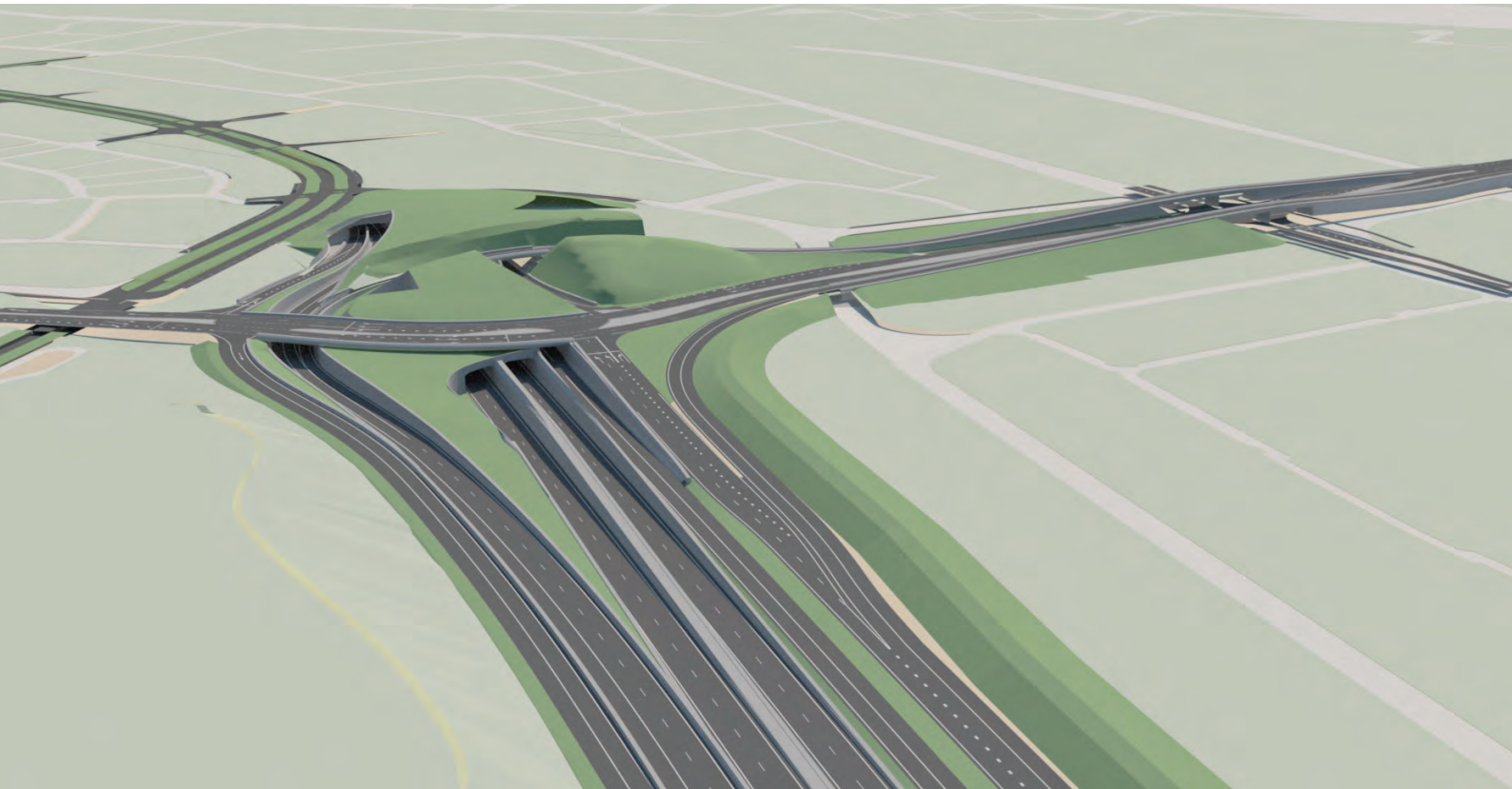
Trajectverbijzondering

Veel extra's is niet nodig om vanuit de auto de passage van Maastricht tot een aantrekkelijk en uniek moment te maken. Daarom zijn kruisende routes en landschappelijk elementen niet letterlijk vertaald naar variatie in vormgeving van de weg.

4.6 **Snelwegmeubilair**

Snelwegmeubilair omvat wegverlichting en geleiding ten behoeve van het snelwegverkeer. Dit zijn eigentijdse functionele elementen met een niet te nadrukkelijke verschijningsvorm. Dat betekent een niet overheersende aanwezigheid in vorm of kleur. Het is tevens van belang dat alle toegepaste elementen tezamen een bepaalde eenduidigheid bezitten in vormgeving.

In een latere fase wordt dit onderdeel onder supervisie van de Vormgevingscoördinator uitgewerkt waarbij gestreefd wordt naar clustering volgens de ambities van Routeontwerp A2.



Knooppunt Geusselt



Fly over Europaplein

Stad en Landschap



5 Stad en Landschap

5.1 Samenhangende ensembles



Overzicht vanuit het
zuiden

De Structuurschets Noordoost noemt als centrale opgave én kans voor Noordoost de ondertunneling van de A2-traverse. Ook cruciaal zijn nieuwe 'dwarsverbindingen' in oost-westrichting om de woonbuurten beter te verbinden met de belangrijkste kwaliteiten in dit stadsdeel (Geusseltpark, Maasoever en Wyck/binnenstad).

Voor zover de in de Structuurschets beschreven ingrepen binnen de plangrens en scope van het project A2 Maastricht vallen, zijn ze door Avenue2 geïntegreerd in het ruimtelijk en verkeerskundig ontwerp. Daarmee wordt Maastricht-Oost na realisatie van de ondergrondse bypass weer één sterk woon- en werkmilieu, 'om de hoek' van het centrum van de stad en extra aantrekkelijk vlakbij de groene Landgoederenzone. In deze paragraaf presenteren wij de belangrijkste onderdelen van het plan van Avenue2, waarbij wij een expliciete relatie leggen met relevante onderdelen uit de Structuurschets Noordoost (zie bijlage 1.4 voor een volledig overzicht).

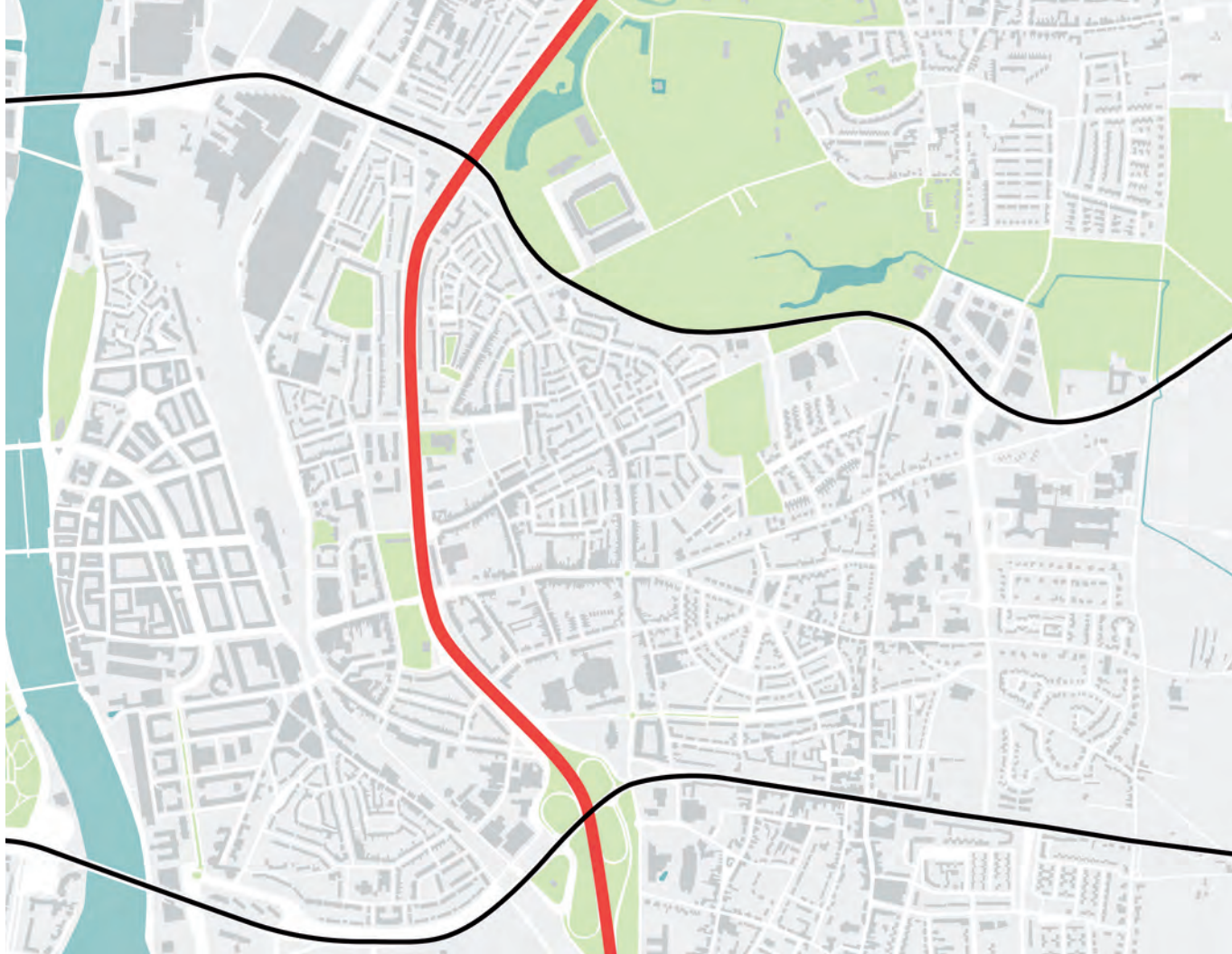
Bijzonder voor Avenue2 is de gestapelde tunnel. Op het maaiveld kan dankzij dit principe – naast verkeerskundige meerwaarde voor het snelwegontwerp A2 als beschreven in hoofdstuk 3 – veel beter aangesloten worden op het stedelijk weefsel van Maastricht-Oost. Daarnaast overtuigt het plan door de vanzelfsprekende oplossingen die per onderdeel worden voorgesteld.



5.1.1 De Groene Loper

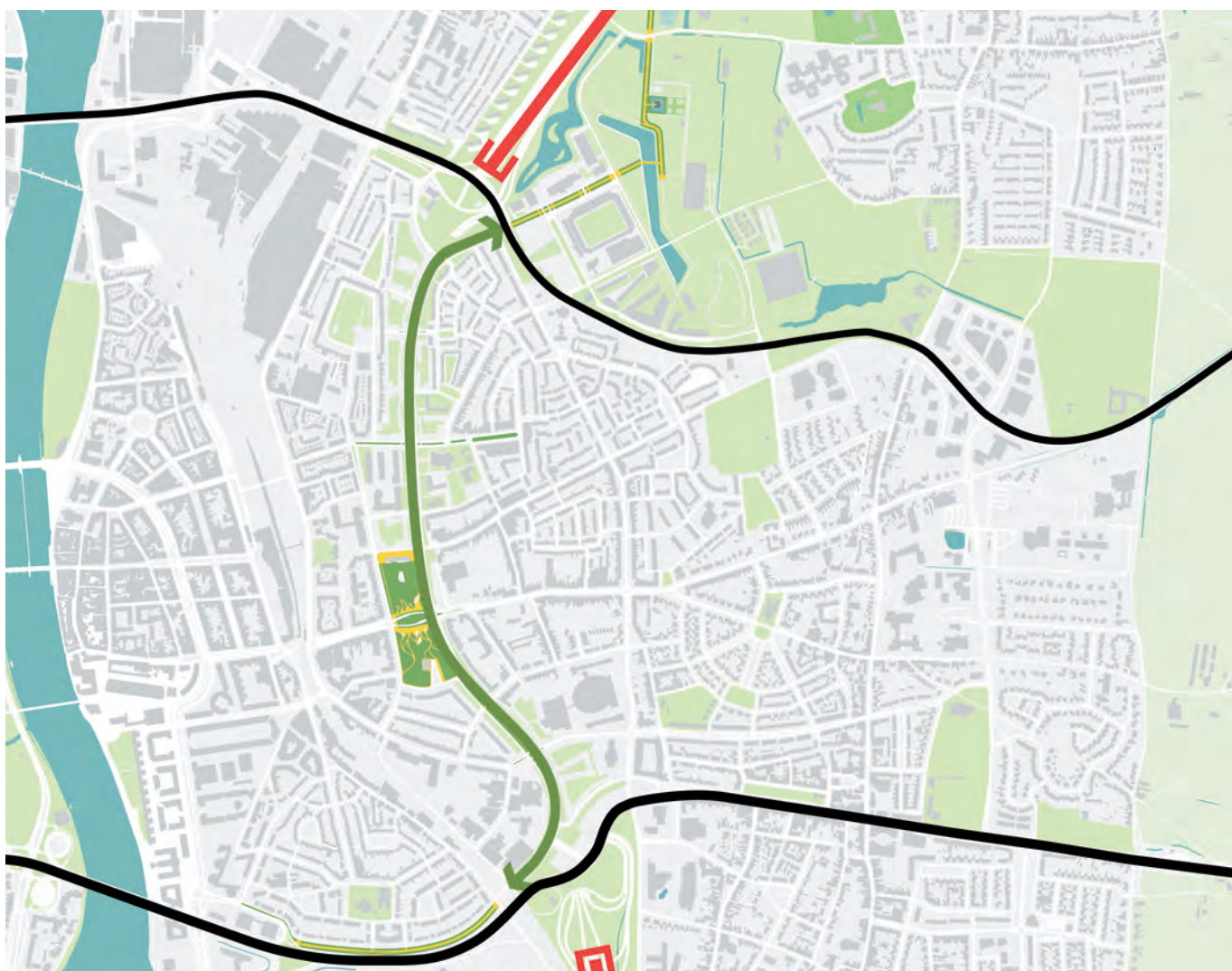


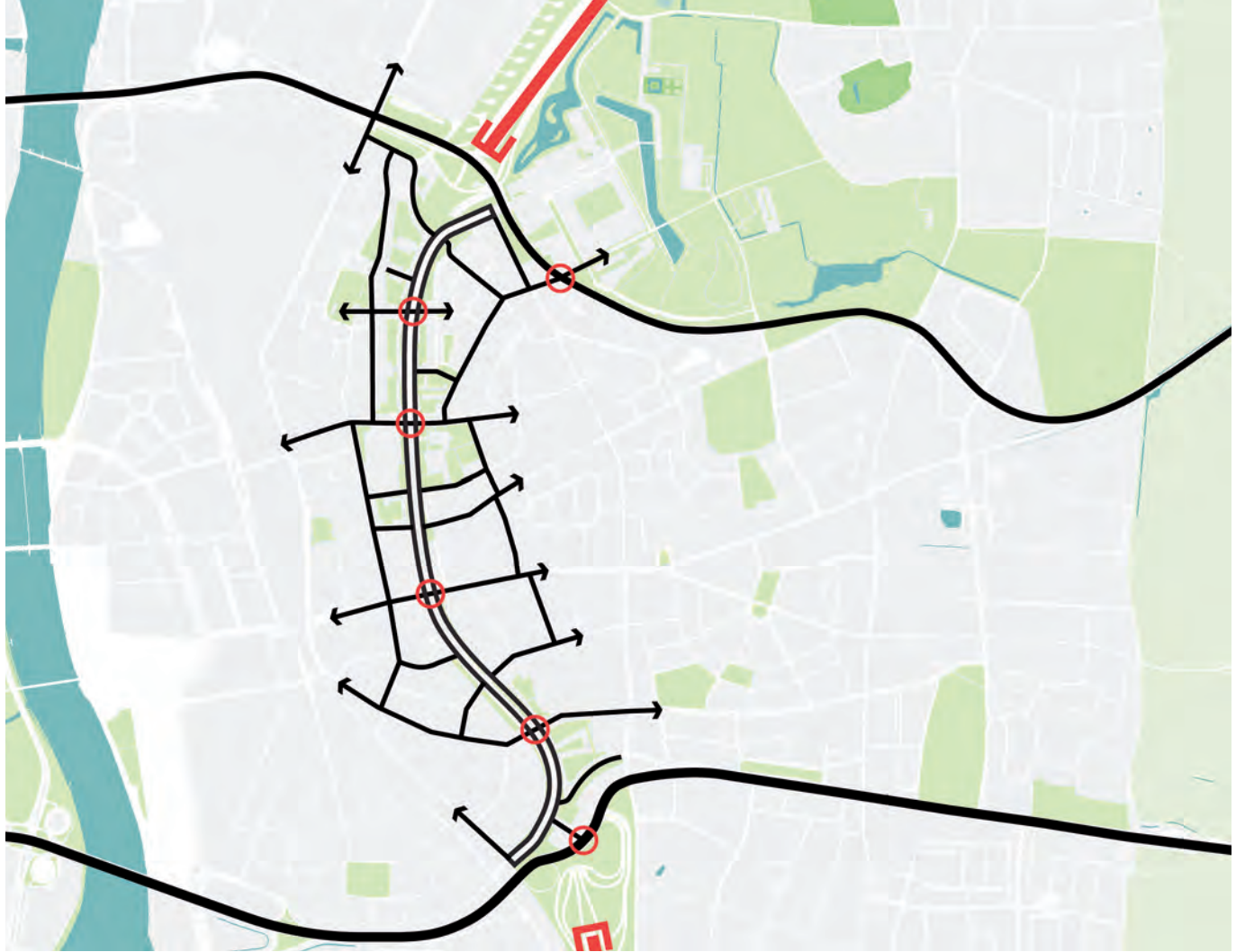
De referentie van de opdrachtgever naar een 'boulevard' boven de tunnel krijgt bij Avenue2 uitwerking in de vorm van een doorgaande laan met een groene sfeer die tot diep in de stad doordringt, passend in de schaal en stedelijke intensiteit van Maastricht. Om deze laan een aantrekkelijk begin en een eind te geven, is zij op de koppen afgebogen van het tunneltracé en als route voor langzaam verkeer aangesloten op de Landgoederenzone aan de noordzijde en op het Céramique gebied aan de zuidwestzijde. Het resultaat is een route die noord en zuid Maastricht met elkaar verbindt voor vele groepen gebruikers. Het is ook een rijke route, beplant met hoge bomen en omzoomd door zorgvuldig ontworpen architectuur met afwisselende bouwhoogten en typologieën van functies.



Huidige situatie: Barrière A2

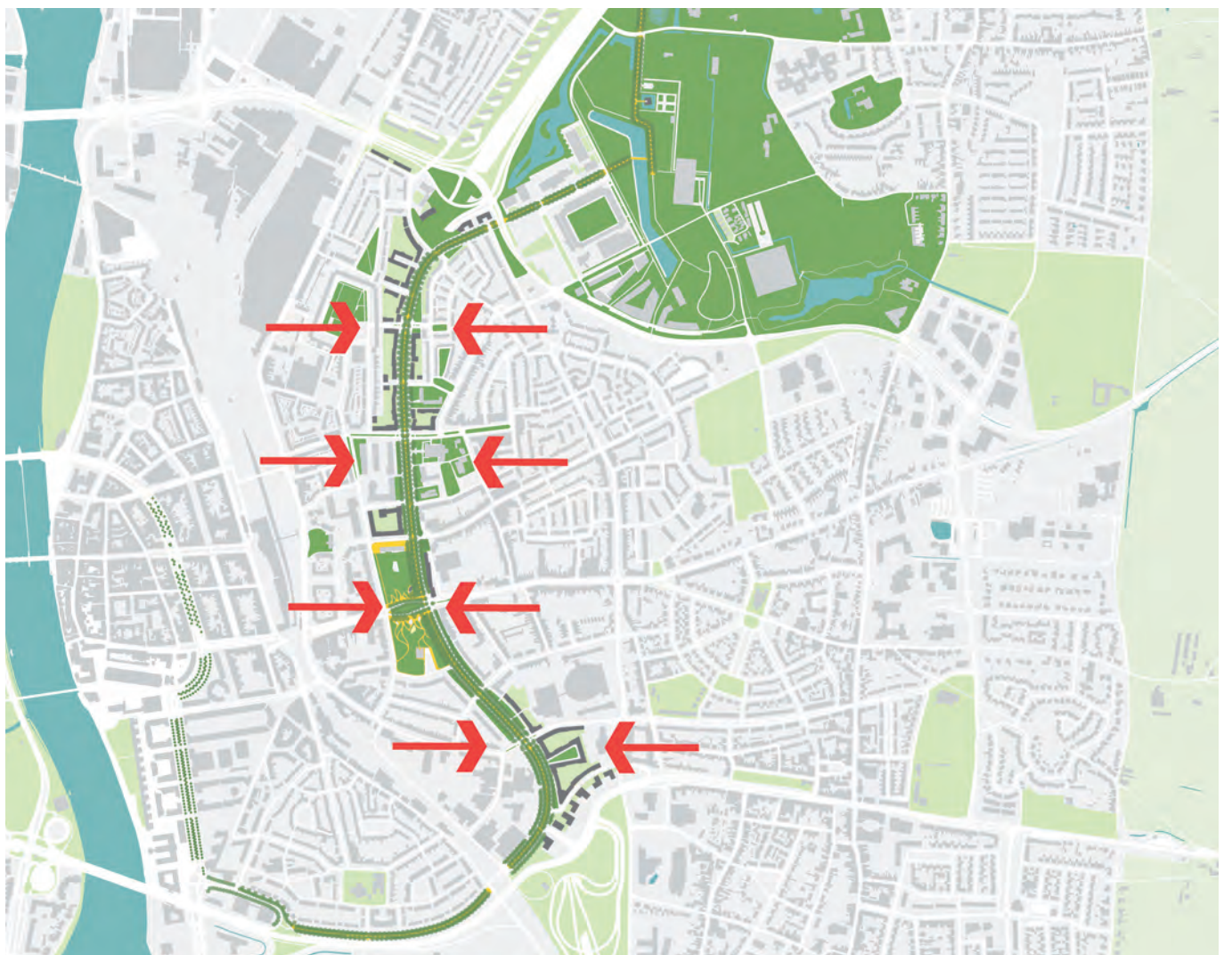
Oplossing Avenue2: Verlengde tunnel + parklaan





Verbinding wijken

Helen van Maastricht - Oost



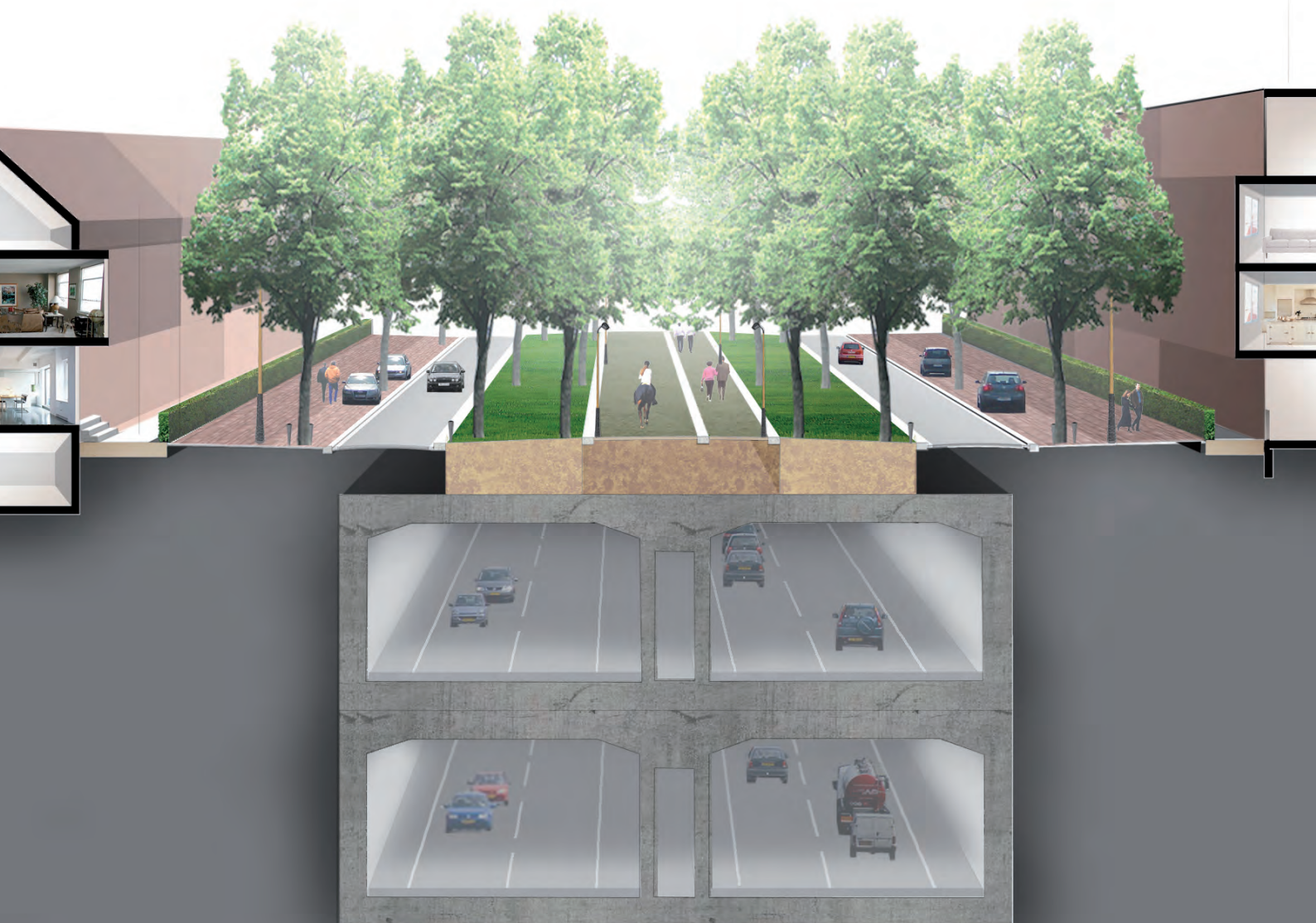
De inrichting van de Groene Loper biedt zowel levendigheid als bereikbaarheid, verblijfskwaliteit als doorstroming. Daarom is een (afgeknepen) autoverbinding in twee richtingen ingepast rond de 'track' die de stad met de Landgoederenzone verbindt. Met de fiets of lopend kan de laan bij elke zijstraat bereikt worden; de auto heeft op enkele kruisingen een ruimtelijk ondergeschikte mogelijkheid om over te steken en/of te keren. De Groene Loper krijgt (verkeers)aansluitingen naar de stedelijk hoofdwegen die ruimtelijk ondergeschikt zijn ('afslagen' van de recreatieve/groene as). De materialisering van de rijbaan en het fietspad op de Groene Loper (President Rooseveltlaan, object I-12220) worden toegelicht in paragraaf 6.1.1).

Aan de parklaan komt woningbouw in de vorm van grondgebonden en boven- en benedenwoningen (samen 43% van het aantal woningen) naast appartementen (57%). Straatwanden worden afgewisseld met groene verbredingen waardoor de impuls van de Groene Loper verder uitstraalt naar de bestaande aangrenzende buurten.

Op de kruisingen van de laan met de drukkere dwarsroutes (Scharnerweg, Frankenstraat) vullen kleinschalige kantoren met dienstverlening en winkels de begane grond. Aan de noord- en zuidzijde maken de woningen plaats voor kantoren en hogere appartementengebouwen, die met de vorm en inrichting van het maaiveld vorm geven aan de beide stadsentrees.

Een belangrijke voorwaarde voor het tot een geheel maken van Maastricht-Oost is dat de gevelwanden niet te ver van elkaar komen te liggen. De totale breedte van de tunnel is bepalend voor de (minimum) breedte, omdat boven de tunnelbuis niet gebouwd mag worden. Daarom is de tunneloplossing van 2 x 2 gestapeld ook vanuit stedenbouwkundig oogpunt direct omarmd.

Dwarsprofiel parklaan



Door het principe van de tunnel kan tegelijk een belangrijke landmark als de Gemeenteflat behouden blijven en als vastgoed worden ingezet.







Met de ingreep in het oostelijke stadsdeel krijgt Maastricht een impuls die verder reikt dan het projectgebied. Ontwikkeling van de hele wijk zal als spin off op termijn plaatsvinden dankzij investeringen van bewoners en ondernemers.

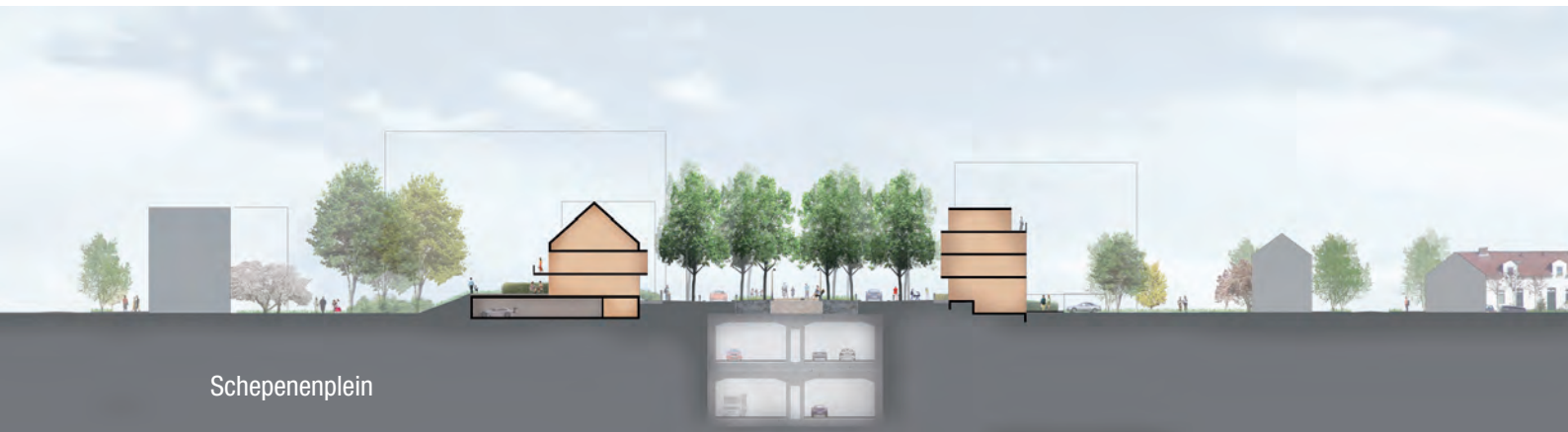
De ontvlechting van de laan met het A2-traject in de tunnel krijgt bij het Geusseltplein de vorm van een groene parkheuvel die de spaghettiknoop van infrastructuur tussen A2 en Terblijerweg aan het oog onttrekt. De laan met lindes buigt langs de parkheuvel af in oostelijke richting, loopt onder de Terblijerweg en via het Geusseltstadion naar de Landgoederenzone.

In noordelijke richting buigt de Groene Loper van het tunneltracé af in de richting van het Geusseltstadion. De Terblijerweg, die 1,5 m wordt verhoogd, kruist de Groene Loper obstakelvrij (kunstwerk I-13410) zodat fietsers, wandelaars, joggers en zelfs ruiters moeiteloos de Landgoederenzone bereiken.



Waar de Groene Loper door het stedelijk gebied loopt, bevat het plan van Avenue2 nieuwe bebouwing die in situering aansluit op de bestaande buurten en qua vastgoedprogramma een aanvulling levert (zie paragraaf 5.5).

De Structuurschets Noordoost bevat ter verbetering van het voorzieningenniveau onder meer ideeën voor een samenhangende structuur aan woon-, welzijns- en zorgvoorzieningen, zodat de bewoners van Noordoost zo lang mogelijk zelfstandig in hun vertrouwde omgeving kunnen wonen. De zorgfunctie zit niet in de scope, maar de in paragraaf 5.4 en bijlage 4 geschetste woningtypes zijn voor deze doelgroep zeer bruikbaar. Een ander project uit de Structuurschets, de bouw van een nieuw winkelcentrum Hart Van Oost aan de Voltastraat in samenhang met herontwikkeling van de KPN-locatie tot Maartenspoort, valt fysiek buiten de plangrens van A2 Maastricht, maar levert wel twee belangrijke bestemmingen op die van invloed zijn op de ontworpen routes in de wijk.



Schepenenplein



Jongensschool



Gemeenteflat



Parklaan-zuid

5.1.2 Landgoederenzone en Geusseltpark



Afbeelding uit:
Petrus Regout, Jac van
den Boogard en Loek
Kreukels, 2006

Petrus Regout, grootindustrieel en vermaard landgoedeigenaar in Maastricht, liet in 1863 een boek uitgeven waarin hij met grote prenten de kwaliteit van zijn buitenverblijven aan potentiële bezoekers kon laten zien. Deze prenten geven de Landgoederenzone tussen Maastricht en Meerssen weer als een prachtige opvolging van landschapstuinen, buitenverblijven en lanen.

Het project Avenue2 heeft als uitdaging om deze inmiddels versnipperde zone op een vergelijkbare manier opnieuw op de kaart te zetten. De landgoederenzone van Maastricht, een bestemming als natuurgebied met grote cultuurhistorische waarde en een rijke ecologie.

Avenue2 zet met de Groene Loper de eerste stap: met een royale fiets- en wandelroute wordt de Landgoederenzone ontsloten.

Komende vanuit de stad voert deze lange lindelaan als eerste langs de tuin van Kasteel Geusselt. Vervolgens loopt ze langs de bossen van Landgoed Severen, via een fietsbrug over de A2 naar de historische beukenlaan van landgoed Villa Kanjel / Petite Suisse. Deze oude zichtas wordt doortrokken tot aan het spoor, langs de toekomstige lightrailhalte en via een onderdoorgang onder het spoor. De Groene Loper zet de historische beukenlaan voort zodat het landgoed Bethlehem en Groot Vaeshartelt gevoelsmatig dichterbij elkaar komen.

Twee elementen van het groene raamwerk als benoemd in de Structuurschets Noordoost zijn onderdeel van het project:

- Vernatting: het verbeteren van het (natuurlijk) watersysteem, door afvoer van grondwaterstromen langs de A2-tunnel en afkoppeling van hemelwaterafvoer in de wijken (zie Specialistisch Rapport Water).
- Ontsnippering: onder andere door het aanleggen van recreatieve en waterverbindingen tussen Geusselpark en de Landgoederenzone (zie paragraaf 5.6).

Het Geusselpark zoals dat door H+N+S is ontworpen wordt een attractief en levendig stadspark. Het masterplan Geusselpark was een belangrijke randvoorwaarde voor de inrichting van de zone tussen de A2 en het Stadion de Geusselt.

Een onderdeel dat wel was ingetekend in het masterplan maar geen onderdeel is van de exploitatie, keerde terug in de Structuurschets Noordoost: de aanleg van een ongelijkvloerse kruising voor langzaam verkeer tussen Nazareth en de Geusselt over de A2. Avenue2 heeft deze verbinding gecombineerd met de Groene Loper als een fietsbrug ter hoogte van de voormalige wielerveding (zie object I-13610, beschreven in paragraaf 4.2.2).

Langs kasteel De Geusselt en over de A2 mondt de Groene Loper – begeleid door eiken en lindes – uit in het gebied met oude landgoederen en instellingen langs de Meerssenerweg. Om een goede verkeersafwikkeling en een duidelijk verschil in karakter te maken, is de auto-ontsluiting van de laan op de stedelijke oost-westverbinding Terblijterweg – Viaductweg teruggelegd van de op- en afritten van de A2.

Geusselpark: nieuw tracé van de Groene Loper

Het gemeentelijk ontwerp voor het Geusselpark bevat een langgerekte waterpartij die de wandelaar vanaf een heuvel aan de zuidoostkant leidt naar het open evenemententerrein voor Kasteel De Geusselt. Hier ligt een zichtas in noordwestelijke richting over de A2 naar het landgoed Villa Kanjel. Door het aanpassen van het tracé van de Groene Loper versterken wij deze zichtverbinding: De laan loopt met een brug over de waterpartij en voegt zich in het geplande padensysteem van het park. De recreant doet op deze manier vanzelfsprekend het geplande zwembad aan als nieuwe parel aan het snoer. Wandelaars en fietsers krijgt zicht op de tuin van het Kasteel de Geusselt en loopt langs de beek Fontein en Tapgraaf en de tuin van landgoed Severen via de fietsbrug naar de Landgoederenzone.

Hier voegt de Groene Loper zich bij de bestaande monumentale beukenlaan van landgoed Villa Kanjel. Langs deze as kruist men de Meerssenerweg in de richting van het nieuwe lightrailstation.

Samen met het herstel van de oude laanstructuren op landgoed Mariënwaard en vier nieuw aan te planten rijen eiken langs de Meerssenerweg, ontstaat een systeem van lanen waarin de fietser zijn eigen route kan kiezen. De Groene Loper blijft hierbij de rode draad die Maastricht en Groot Vaeshartelt dicht bij elkaar brengt.

Op de volgende pagina's zijn beelden opgenomen van herstel historische lanen van landgoed Mariënwaard.





In de noordwesthoek van het Geusseltpark ontstaat een waterrijke zone op het kruispunt van de nieuwe kwelvijver met de overstortvijver en de Fontein en Tapgraaf. Wij stellen voor om de evenementenweide in het Geusseltpark tegenover kasteel De Geusselt te omzomen met de Groene Loper. Zo ontstaat een besloten ruimtelijk geheel van deelgebieden voor verschillende functies. Via een nieuwe onderdoorgang (object I-13240, randafwerking identiek aan overige viaducten in de A2) loopt de Fontein en Tapgraaf vanuit het Geusseltpark onder de A2 door. Parallel aan de beek komt een ecoduiker voor kleine landdieren (object I-13250), die samen met de duiker onder de nieuw aan te leggen Beatrixhavenverbindingsweg (object I-13480) bijdraagt aan de verdere ontsnippering van de Landgoederenzone. De beken (Kanjel, Fontein en Tapgraaf, Gelei) vormen de natuurlijke dragers van deze zone.

In de gemeentelijke Ontwikkelingsvisie Landgoederenzone krijgen de beken ruimere, natuurlijke oevers. Binnen het plan worden de Fontein en Tapgraaf en de Kanjel tot aan de weg Mariënwaard daadwerkelijk verruimd en ingericht als een zone die in natte periodes tot aan Nazareth kan onderlopen.



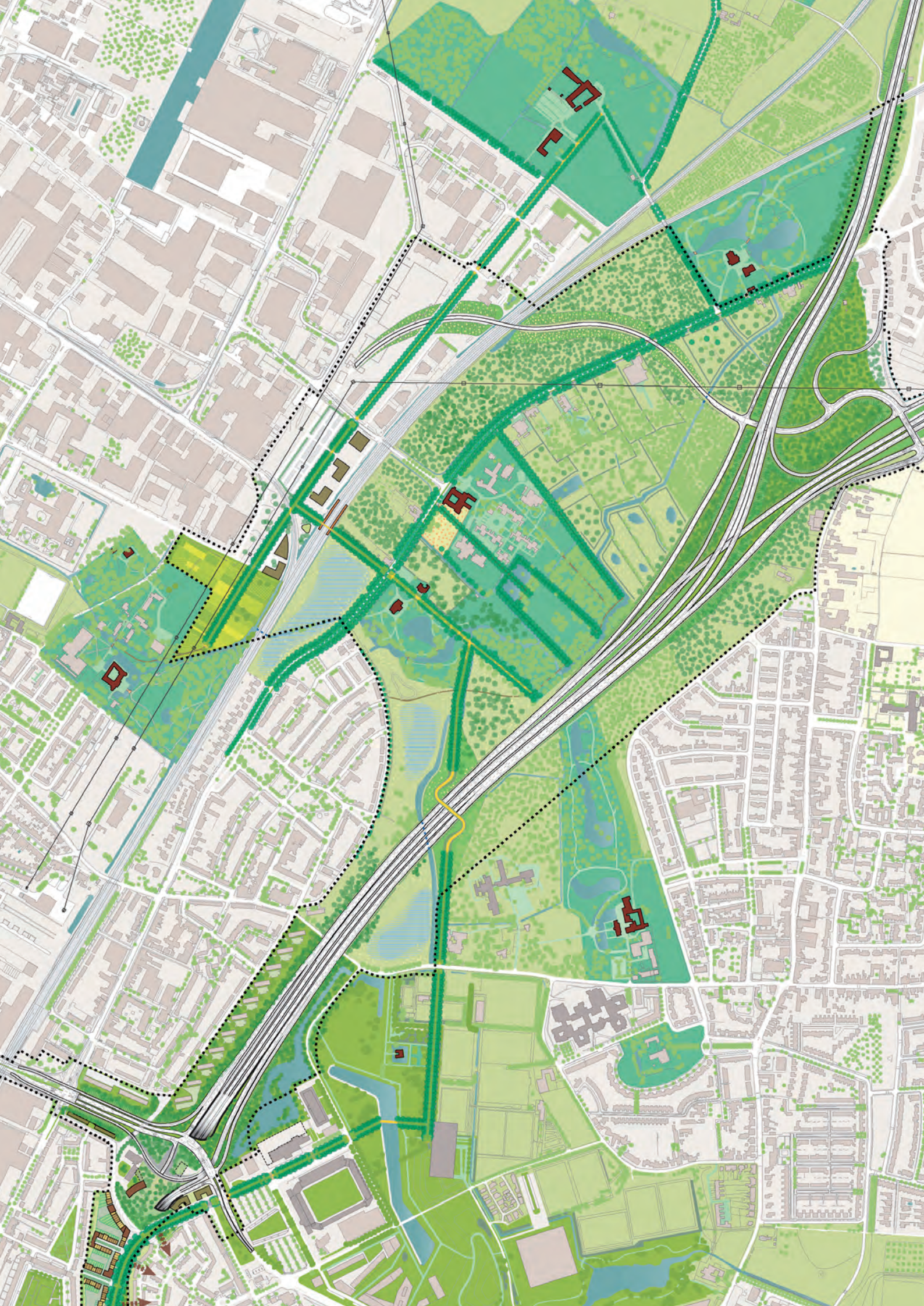
Ontsluiting en laanstructuur

Wij tonen in dit Specialistisch Rapport allereerst ons voorkeurstracé voor de Groene Loper. Mocht stagnatie optreden in de grondverwerving of het verkrijgen van recht van overpad dan kan het tracé ook een van de volgende routes volgen:

Bij route A loopt het tracé langs de voorkant van Kasteel Geusselt en vlak langs de bebouwing van Nazareth tot aan de Meerssenerweg. Hier voegt zich de laan in de nieuwe laanstructuur.

Route B combineert A met het aanbiedingsontwerp; de Groene Loper loopt langs de voorkant van Kasteel Geusselt en buigt bij Nazareth af naar de Beukenlaan op het terrein van Villa Kanjel.

Figuur rechterpagina
Suggestie uitwerking
Landgoederenzone



De Meerssenerweg wordt door de nieuwe Beatrixhavenverbindingweg aanmerkelijk ontlast. Daardoor kunnen de rijbanen versmald worden. Wij stellen hier een laan voor met vier rijen eiken en fiets- en wandelpaden aan weerszijde van de weg.



Bovendien worden de tuinen van het landgoed Mariënwaard met een nieuw wandelpad toegankelijk. In de plas-draszone is dit pad als knuppelpad uitgevoerd. De historische laanstructuur van landgoed Mariënwaard wordt hersteld en van wandelpaden voorzien. Zo maken we de natuurlijke staat van deze tuinen op korte termijn voor de bezoekers ervaarbaar.

Als nieuw - planverruimend - thema introduceren wij in deze strook de ecologische stadslandbouw. Bij landgoed Bethlehem zien wij hiervoor een zeer geschikte zone. Het thema is breed in te vullen: onder gemeenschappelijk beheer van bijvoorbeeld de Hoge Hotelschool en Groot Vaeshartelt worden producten uit de streek verbouwd. Samen met herstel en aanplant van hoogstamboomgaarden oostelijk van Mariënwaard kan de landgoederenzone ook voor de horeca interessanter worden.



Versterking van de groenstructuur bereikt Avenue2 binnen de scope met meerdere maatregelen, zoals nieuwe bosaanplant tussen de Meerssenerweg en het spoor en herstel van de hagenstructuur.

De waterstructuur versterken we door aanleg van nieuwe amfibieënpoelen en een grotere plasdraszone, ook bij Natuurpark Nazareth (zie Specialistisch Rapport Natuur).




Herstel landgoederen: Planverruimende optie

Denkbaar en in onze optiek ook zeer wenselijk is een doorkijk voor de Landgoederenzone op de langere termijn, waarbij de Groene Loper langs de nieuwe light-railhalte onder het spoor is doortrokken tot aan het nieuw te bouwen transferium en de Beukenlaan bij het landgoed Vaeshartelt een eindpunt krijgt (niet in scope van de bieding Avenue2).


Bij Landgoed Mariënwaard voorzien wij op termijn herstructurering van de bebouwing tussen het oudste gedeelte bij de weg en de historische tuinen. De historische entree met voortuin en verbindende laan naar de achterliggende tuinen kan hiervoor de eerste stap zijn. Landgoed Bethlehem krijgt met de Groene Loper een nieuwe voorzijde. Op termijn is ook hier een herstructurering van de bebouwing wenselijk.

Legenda

Laanstructuur en Landgoederen

-  **Herstel oude laan:** eik/ beuk
-  **Groene Loper:** linde. verlengde Beukenlaan: beuk
-  **Nieuwe Laan:** Meerssenerweg: eik

Marienwaard

-  Herstel historische tuin en toegang
- Herstructurering op lange termijn

Bethlehem

Herstructurering mogelijk: nieuw voorkant aan Groene Loper



Kasteel Geusselt

Integratie in ontwerp Geusselpark

Groenstructuur

-  **Bestaand boom**
-  **Aanplant eikenhaagbeuken bos**
-  **Aanplant elzebroek bos**
-  **Herstel hoogstamboomgaard**
-  **Aanplant hoogstamboomgaard**
-  **Herstel hagenstructuur**
-  **Bloemrijk grasland met sleedoorstruweel**
-  **Stadslandbouw**

Ontsnippering

-  **Faunapassage onder de weg**
Ecoduiker / loopvak tunnel
Vissen, amfibieën, middelgrote zorgdieren
-  **Faunapassage over de weg**
Hopover




Waterstructuur

Bestaand water:


-  Gekoppeld aan beekloop
-  Geïsoleerd
-  **Nieuw beekloop**
-  **Amfibieënpool**
-  **Plas-draszone**



Laanstructuur en Landgoederen

-  **Herstel oude laan:** eik/ beuk
-  **Groene Loper:** linde. verlengde Beukenlaan: beuk
-  **Nieuwe Laan:** Meerssenerweg: eik

Marienwaard

-  Herstel historische tuin en toegang
- Herstructurering op lange termijn

Bethlehem

Herstructurering mogelijk: nieuw voorkant aan Groene Loper

Kasteel Geusselt

Integratie in ontwerp Geusseltpark



Zonnevang

Klein Vaeshartelt

Groot Vaeshartelt

Kruisdonk

Marienwaard

Villa Kanjel

Severen

Kasteel Geusselt

Jeruzalem

Bethlehem

Groenstructuur

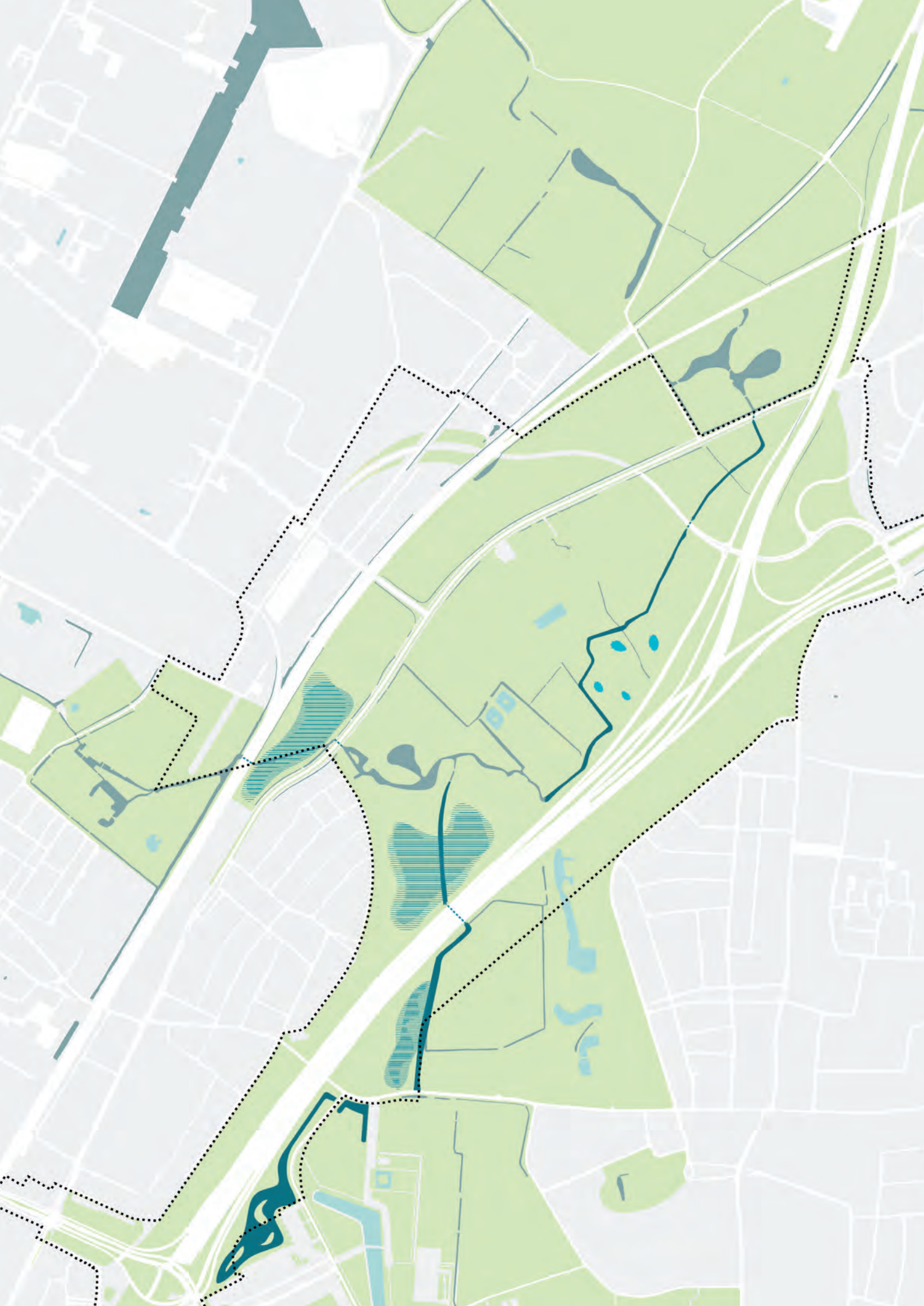
-  Bestaand boom
-  Aanplant eikenhaagbeuken bos
-  Aanplant elzebroek bos
-  Herstel hoogstamboomgaard
-  Aanplant hoogstamboomgaard
-  Herstel hagenstructuur
-  Bloemrijk grasland met sleedoornstruweel
-  Stadslandbouw





Waterstructuur

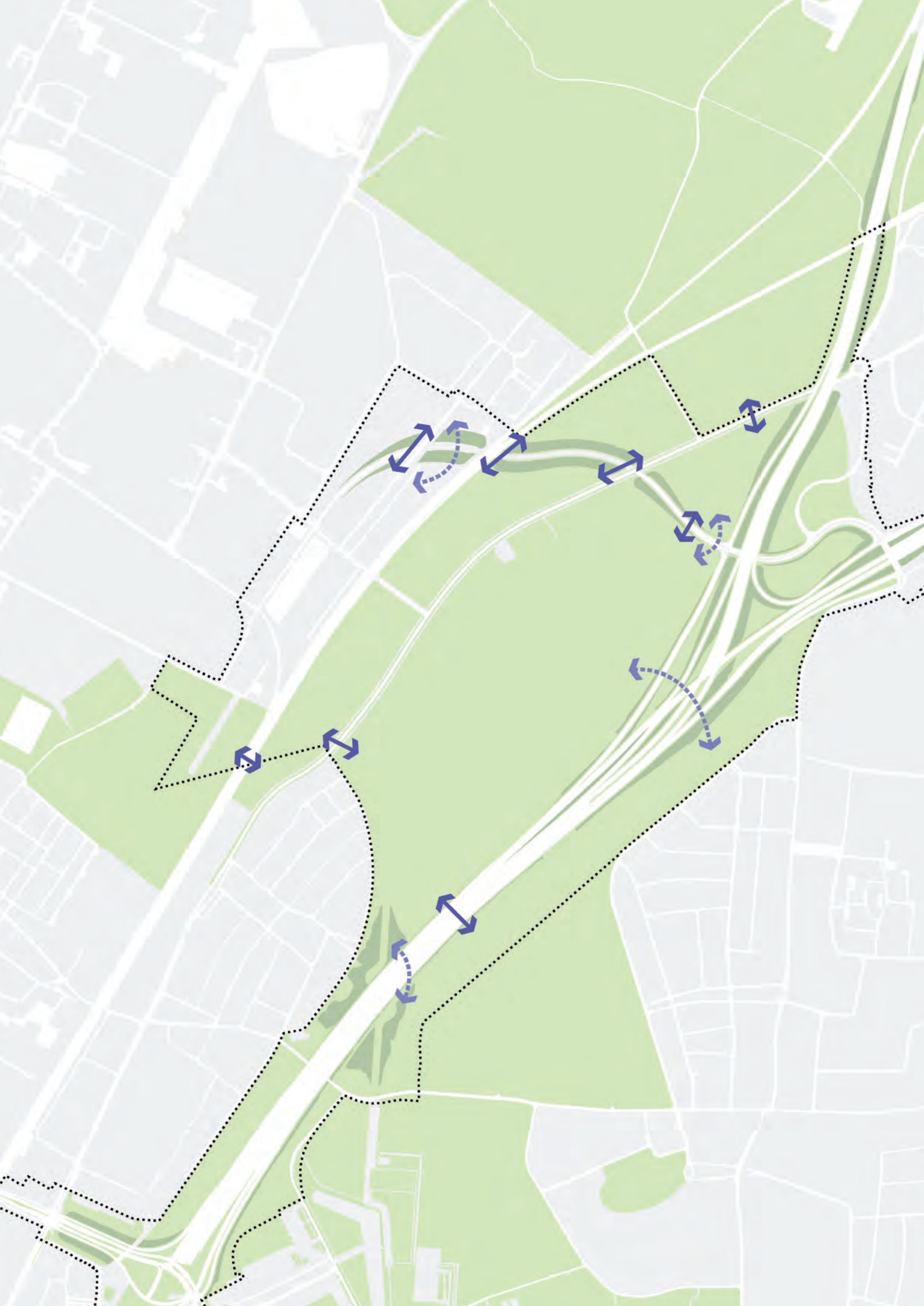
Bestaand water:

-  Gekoppeld aan beekloop
-  Geïsoleerd
-  **Nieuw beekloop**
-  **Amfibieënpool**
-  **Plas-draszone**



Ontsnippering

-  **Faunapassage onder de weg**
Ecoduiker / loopvak tunnel
Vissen, amfibieën, middelgrote zorgdieren
-  **Faunapassage over de weg**
Hopover



Ontsluiting

-  **Fietsstructuur**
-  **Wandelpad**



Zonnevang



Klein Vaeshartelt

GEULDAL / MAAS



Groot Vaeshartelt



Kruisdonk

ROTHEM



P&R

station



Marienwaard

MAAS

stadslandbouw



Jeruzalem

Kinderboerderij



Bethlehem



Villa Kanjel



natuurspeeltuin

AMBY

Severen



NAZARETH



evenemententerrein



Kasteel Geusselt



Geusselpark



zwembad

MAASTRICHT

5.1.3 De Tweeherigheid: twee markante stadsentrees

Zichtbepalend onderdeel van ons plan is het tunneltracé dat aan weerszijden herkenbare punten krijgt: de twee glooiende, lage gebieden. Deze twee 'heuvels' geven we de naam Tweeherigheid. Tweeherigheid duidt een periode in Maastricht aan, tussen 1204 en 1794. In die tijd werd Maastricht bestuurd door twee heren: de Hertog van Brabant en de Prins-bisschop van Luik.

Met ons plan geven we Maastricht in wezen weer 'terug' wat ze wenst: één stad, één geïntegreerd landschap, een stad in harmonie, voor de stad die ze wil zijn of eigenlijk al is. We geven de stad ook een nieuwe entree, zowel aan de kant van Brabant als aan de kant van Luik. Deze 'nieuwe' entrees krijgen letterlijk vorm door de twee heuvels. Deze twee landschappelijke elementen (natuurlijke kunstwerken) verwijzen naar de twee heren uit de tweeherigheid. Door terug te grijpen naar die periode uit de geschiedenis, roepen we ook beelden op van oude stadswallen en Maastricht als vestingstad. Het tracé kunnen we dan ook zo ook zien: als een nieuwe stadswal, een nieuwe stadspoort, een nieuwe entree naar de stad.

Avenue2 heeft ervoor gekozen de twee stadsentrees de uitstraling te geven van beboste, lommerrijke zones rond de tunnelmonden, die straks erg herkenbaar zullen zijn en ook zo ervaren worden door de weggebruiker.

Het tunnelconcept van Avenue2 maakt het door de verschoven ligging van beide uitgaande tunnelmonden mogelijk om beeldbepalend vastgoed te realiseren als afronding van de laan en grenzend aan de stadsentree die de Aanbesteder hier voor ogen heeft.

Stadsentree Geusselt

Komende vanuit het noorden over de A2 ligt Maastricht voor je: vanaf de Kruisberg kan de automobilist genieten van een indrukwekkende blik over de stad. De afdaling naar de Landgoederenzone en Knooppunt Geusselt zien wij als duiken in het Maastrichtse landschap, als deel van de stad.



De snelweg doorsnijdt de Landgoederenzone: beboste taluds langs de weg en bij Knooppunt Kruisdonk versterken het groene, bosrijke karakter van deze streek, ook vanuit de snelweg gezien. De kruisende fietsbrug met de Groene Loper vormt visueel een poort naar het stedelijke gedeelte van deze zone. Ter hoogte van Nazareth komt de A2 bij de karakteristieke zaagtandflats van Nazareth zo'n dertig meter naar het oosten te liggen zodat ruimte ontstaat om de stadsentree Geusselt aan weerszijde met bomen te flankeren. Zo rijdt je een groene stad in.



Stadsentree Geusselt vormt de overgang tussen stad en Landgoederenzone. Hier buigt de Groene Loper af om vervolgens via het Geusselpark en een fietsbrug over de A2 de Landgoederenzone in te duiken. Hier liggen ook de verschoven tunnelmonden. Uitgangspunt voor het ontwerp was een verkeersknoop ingepakt in een sterke topografie. Een tot tien meter boven maaiveld oplopende heuvel, dicht beplant met rijzige populieren geeft deze plek een onverwacht karakter: in plaats van een verkeersplein heeft de automobilist het gevoel in een beboste heuvel te duiken.



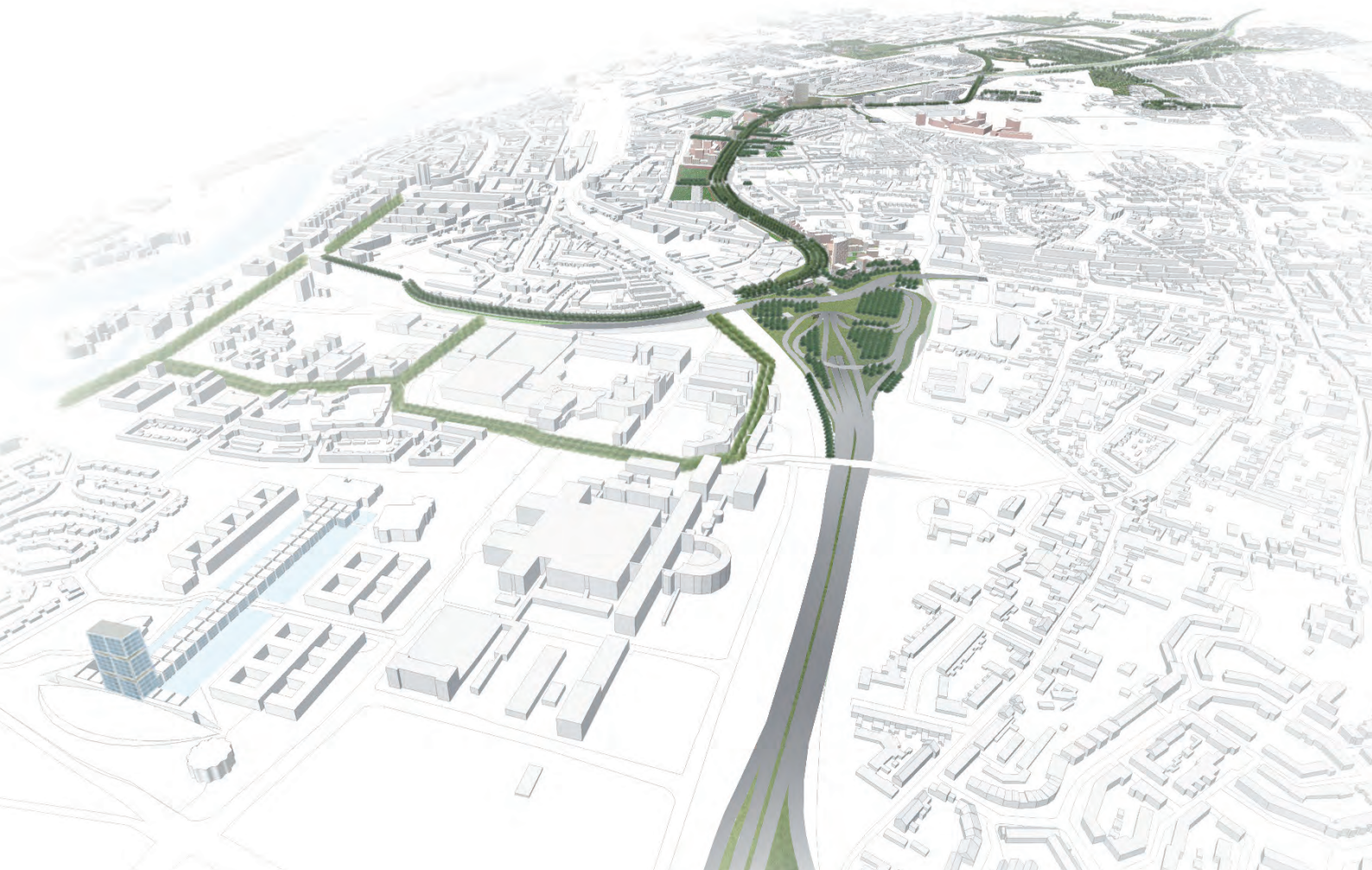
Gezien vanuit de wijken Wittevrouwenveld en Wyckerpoort vormt deze heuvel, waarin een zichtbepalende woontoren oriëntatie geeft, een groen gezicht aan dit knooppunt. De dwarsverbindingen tussen de wijken liggen echter op maaiveld en vormen logische dwarsverbindingen en mijden de verkeersdrukte.

De A2 is op deze plek niet alleen verbreed tot 4 x 2 rijstroken, maar de as van het hele wegpakket is zo'n 30 meter naar het oosten verschoven om Nazareth milieutechnisch te ontlasten en te voorkomen dat (hoge) schermen het zicht op en vanuit de flats zouden blokkeren. Vanaf hier geven de hogere gebouwen in hoge mate vorm aan de entree van de stad zoals de weggebruiker die ervaart nadat hij of zij de afrit van de A2 heeft genomen.

Stadsentree Europaplein en MECC-terrein

Komende vanuit het zuiden rijd je Maastricht als universiteitsstad binnen: Randwyck met het Academisch Ziekenhuis, het MECC-terrein en de toekomstige ontwikkeling rond de nieuwe universiteitstoren zullen het imago van deze stad steeds versterken.

Wij zijn van mening dat deze grote bouwcomplexen aan de westzijde van de snelweg met hun potentieel de nieuwe skyline zouden moeten bepalen. Daarom is onze ontwerphouding bij de stadsentree Europaplein: het versterken van een landschappelijk karakter. De toe- en afritten liggen in flauwe taluds met bomengrids beplant. De automobilist doorsnijdt in zijn draaibewegingen deze bomengrids en ervaart de topografie als vloeiend en licht oplopend.







De Kennedylaan is ten opzichte van de huidige situatie naar het zuiden opgeschoven, zodat de tunnelmonden nog verder de stad uit kunnen schuiven. Tussen Kennedylaan en parklaan ligt een strook stedelijke villa's die met hun compacte vorm de stadsrand vormen. Daar waar de parklaan afbuigt richting Céramique plaatsen wij een woontoren als herkenningspunt.

Planverruimende optie

De Groene Loper wordt langs de Alfons van Ariënstraat doorgetrokken en loopt met kleine aanpassingen tot Avenue Céramique.

Boven deze belangrijke nieuwe hoofdroute zijn er drie bestaande fietsverbindingen naar Randwyck: langs Endepolsdomein/ onder Kennedybrug, langs Duboisdomein/ bestaande fietstunnel en langs de Limburglaan/ verlengde van Avenue Ceramique. In oost-westrichting zijn belangrijk de Randwycklaan - J.W.Beyenlaan - Josef Bechlaan - station Randwyck.

Langs al deze ontsluitingsassen willen wij de laanbeplanting intensiveren, zodat herkenbare zichtlijnen ter oriëntatie ontstaan.

Viaductweg

De Structuurschets Noordoost vraagt om vormgeving van de Viaductweg als een 'brug over de stad' met ongelijkvloerse kruisingen voor het lokale wegennet (zie uitwerking en visualisatie in paragraaf 4.4.3.) De buitenste rijbanen zijn opgetild en kruisen ongelijkvloers de Meerssenerweg (objecten I-13350 en I-13360).

Het ontwerp van de Viaductweg houdt rekening met de eisen en wensen vanuit Nazareth. Dit zorgt ervoor dat de huidige onderdoorgang voor langzaam verkeer naar het westen opschuift en verbreedt om zichtrelaties naar de overzijde mogelijk te maken en de beide buurten met elkaar te verbinden. Deze nieuwe, ruime onderdoorgang voor langzaam verkeer tussen Nazareth en Wyckerpoort (object I-13370) is sociaal veilig en haalt de buurten uit hun isolement.

De taluds aan de buitenzijde krijgen een groene inrichting op een geleidelijk oplopend maaiveld, zodat de kistdamconstructie van de verhoogde doorgaande rijbanen voor omwonenden wordt ingepakt.



5.1.5 Beatrixhaven

Aansluiting Beatrixhaven

De verbindingsweg naar het industrieterrein Beatrixhaven doorkruist de Landgoederenzone ter hoogte van Kruisdonk via een toekomstvast, robuust ontworpen tracé conform variant C. Door de vormgeving van de ongelijkvloerse kruisingen met achtereenvolgens de Meerssenerweg/Mariënwaard, de spoorlijn en de Beukenlaan is het effect op de ruimtelijke en ecologische versnippering verantwoord. Verdere optimalisatie van het tracé is als planverruimende optie in de afgelopen periode verkend (afwijken van ontwerpeisen in ruil voor 'slim' ontwijken van aan te kopen bedrijfskavels, bundeling met de spoorlijn en combineren met de op termijn op te heffen spoorwegovergang in de Hoekerweg). Pas na gunning is in overleg met het Projectbureau en externe stake holders op dit onderdeel een echt integrale keuze mogelijk.

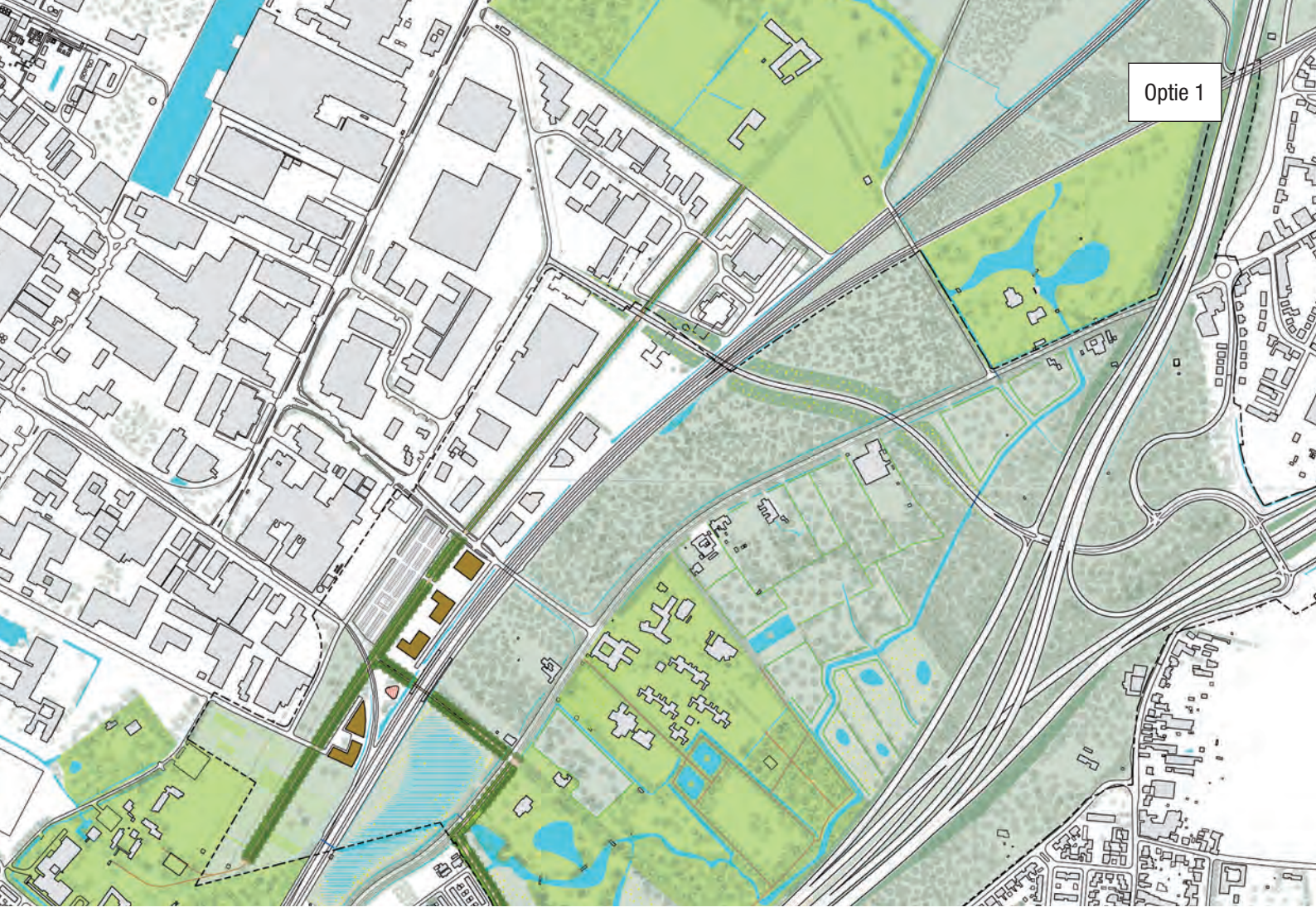
Aan de hand van de voorliggende schets wordt globaal duidelijk welke bedrijfskavels en landerijen nog verworven dienen te worden voor de aanleg van de Beatrixhavenweg. Het effect van de aanleg op de Landgoederenzone is verder uitgewerkt in het Specialistisch Rapport Natuur (zie ook paragraaf 5.6). Het grondlichaam van de nieuwe verbindingsweg wordt ingeplant met struweel. Tussen de A2 en de weg Mariënwaard wordt de Kanjel – die in de huidige situatie deels op het toekomstige tracé van de A2 ligt - omgelegd. Deze watergang wordt via een ecoduiker onder de nieuwe Beatrixhavenweg door geleid.

Planverruimende opties/alternatieven

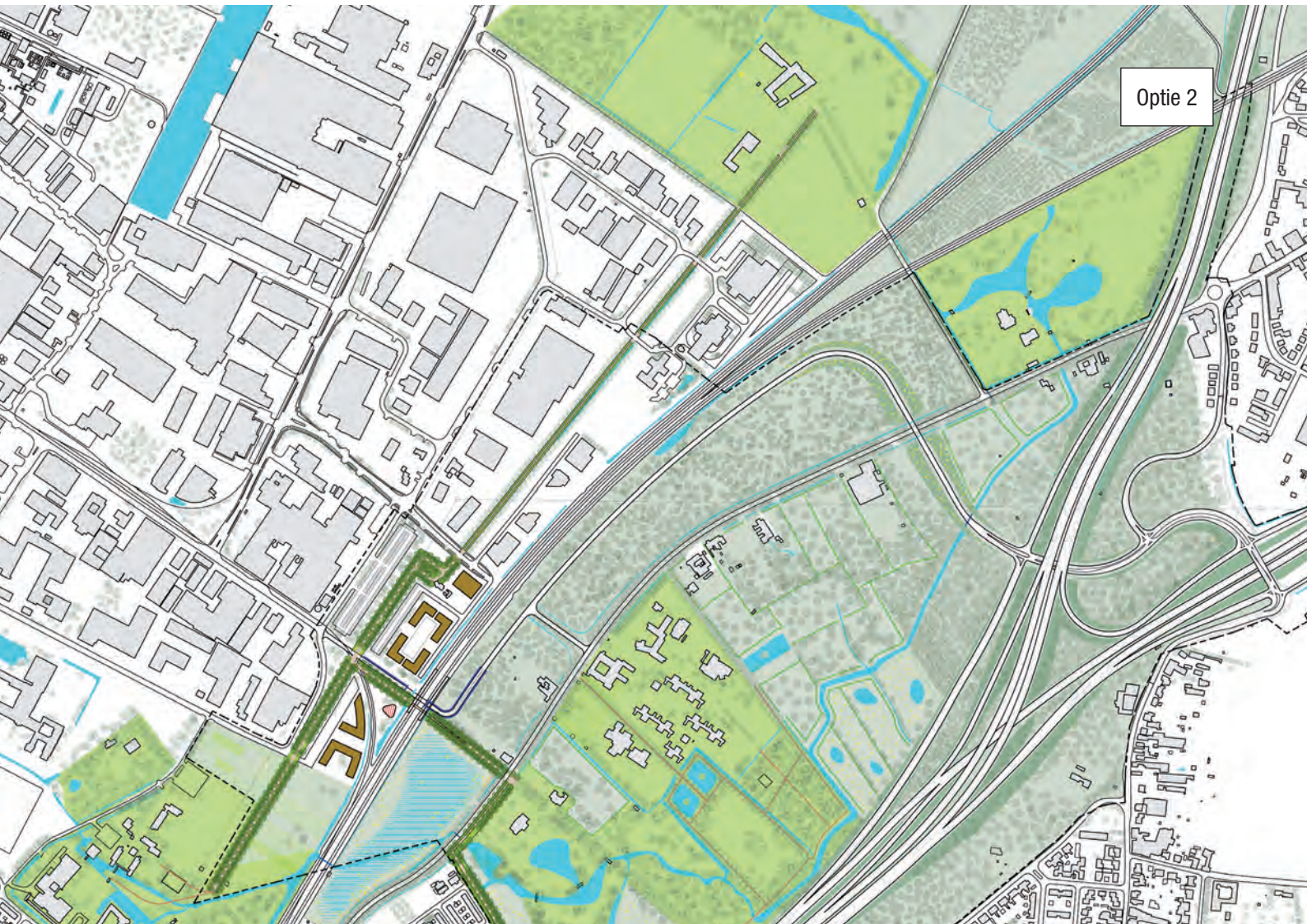
Voor het tracé van de verbindingsweg naar Beatrixhaven hebben wij naast het ingediende plan twee alternatieven verkend. Los van verkeerskundige kwaliteit bieden deze alternatieven grote voordelen voor de Landgoederenzone.

Optie 1 bestaat uit een haakse kruising van de Verbindingsweg naar Beatrixhaven met de historische beukenlaan. De verbindingsweg sluit ten westen van het spoor aan op de kruising Schoenerweg/Sleperweg.

In optie 2 loopt de verbindingsweg parallel aan het spoor, duikt met een tunnel onder het spoor en gaat ze over in de Galjoenweg. Deze tunnel kan gecombineerd worden met een langzaam-verkeerstunnel bij het nieuwe lightrailstation.



Optie 1



Optie 2

Vastgoed Beatrixhaven

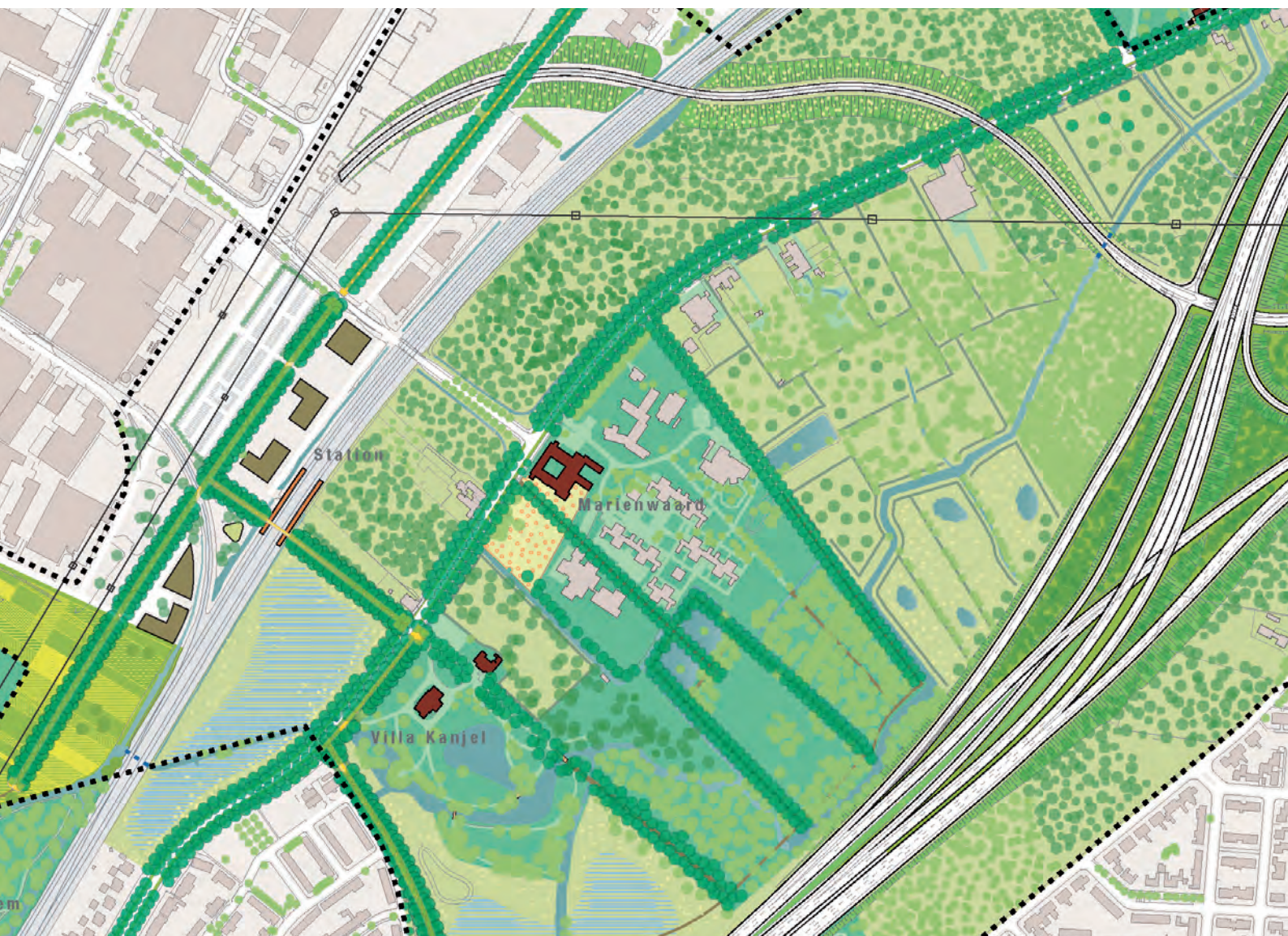
Nieuw vastgoed is geprojecteerd tussen de Groene Loper en het spoor, vanaf het door de gemeente te ontwikkelen P+R-gebied tot aan de Galjoenweg.

De gebouwen dragen bij aan het 'gezicht' van bedrijventerrein Beatrixhaven en hebben een dubbele oriëntatie: naar het westen op de Groene Loper en naar het oosten op het spoor.

Wij kiezen voor efficiënt grondgebruik door het P&R-parkeerterrein te situeren in de niet-bebouwbare zone onder de hoogspanningsleidingen en onze nieuwbouw direct aan het spoor te plaatsen. Het nieuw te bouwen vastgoed bij Beatrixhaven is in ons definitieve ontwerp meer naar het noorden geprojecteerd, ten noorden van de Galjoenweg.

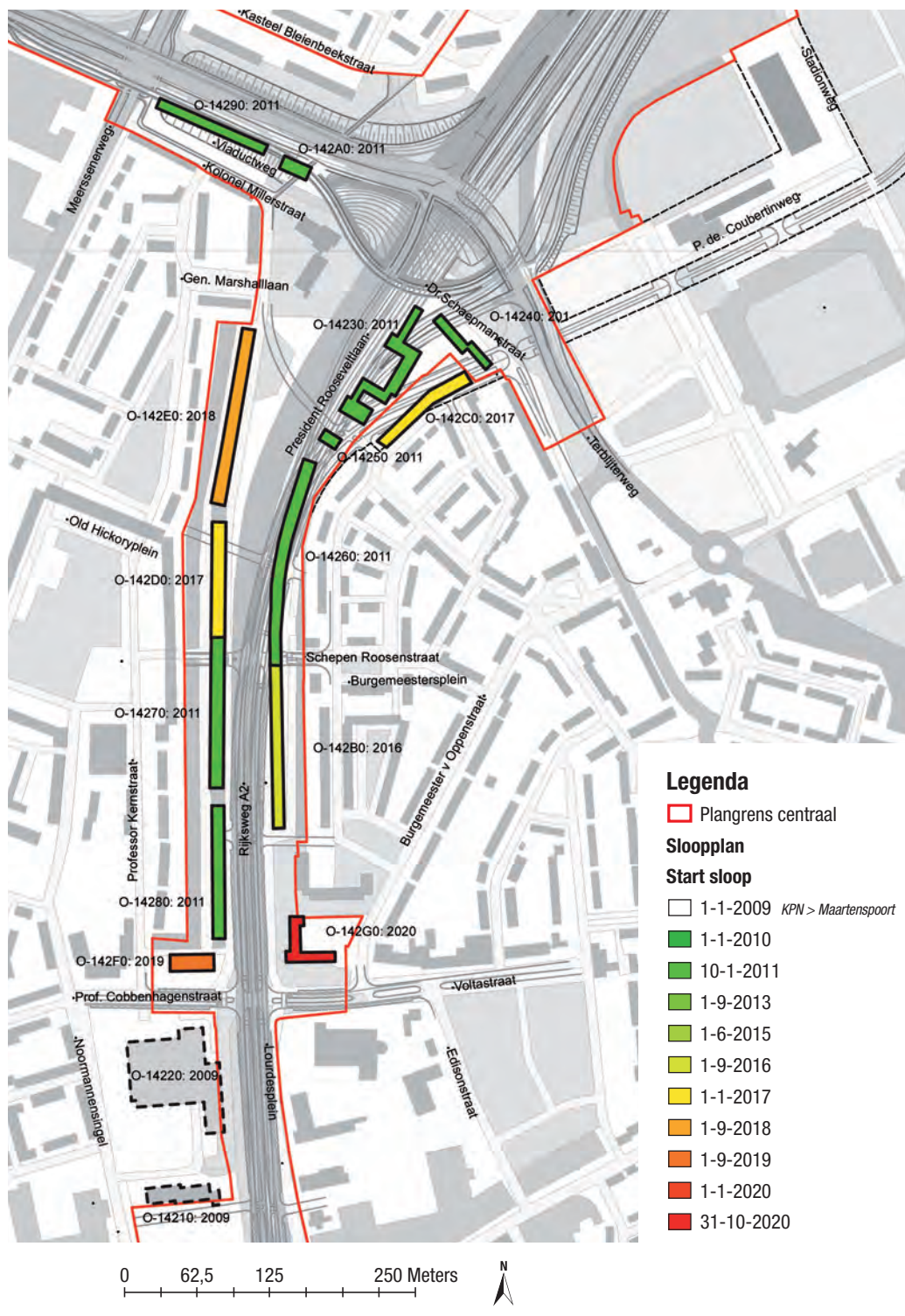
Met deze aanvulling voldoen we aan de eis dat het aanzicht van het bedrijventerrein wordt verbeterd. Direct langs de nieuwe ontsluitingsweg kunnen aangekochte terreinen en straten in overleg met de gevestigde ondernemers wellicht herverkaveld en uitgegeven worden om verder bij te dragen aan de ambities ten aanzien van de uitstraling van het gebied.

Het Specialistisch Rapport Ontwerp gaat nader in op de verkeerskundige ontwerpoverwegingen voor dit object. In deze fase valt niet uit te sluiten dat in de onderhandelingen die hiervoor te zijner tijd gevoerd worden, het geheel aan eisen, verkeerstechnische ontwerpuitgangspunten en ambities ten aanzien van een derde Maasbrug afgestemd wordt op een definitieve tracé-uitwerking.



5.1.6 Sloopplan

Te slopen vastgoed in stedelijk gebied



Zeventien woningen aan de westzijde van de Bauduinstraat - onderdeel van de noordwestrand van het als waardevol aangewezen stedenbouwkundig ensemble rond het Burgemeestersplein - zijn uiterlijk in 2017 verworven en gesloopt. Daarmee kan de Groene Loper vanuit het stedelijk gebied goed aansluiten op de Landgoederenzone via het Geusseltstadion (zie paragraaf 3.8).

Met uitzondering van deze woningen blijven alle aangewezen cultuurhistorische objecten in stand zonder aantasting. Dankzij de keuze voor een gestapelde tunnel kan ook de Gemeenteflat aan het Koningsplein behouden blijven en na interne renovatie weer beschikbaar komen.

Te slopen
vastgoedobjecten

Objectnummer	Jaar	Benaming
0-14230	1-10-2011	Pres. Rooseveltlaan 101 (MTR0 school)
0-14240	1-10-2011	Dr. Schaepmanstraat 18a t/m 28b
0-142E0	9-1-2018	Pres. Rooseveltlaan 102a t/m 130d
0-142C0	1-1-2017	Bauduinstraat 10 t/m 42 *)
0-14250	1-10-2011	Pres. Rooseveltlaan 121a t/m 123c
0-14260	1-10-2011	Pres. Rooseveltlaan 125a t/m 161d
0-14270	1-10-2011	Pres. Rooseveltlaan 160a t/m 184d
0-14280	1-10-2011	Pres. Rooseveltlaan 190a t/m 212d
0-142G0	31-1-2020	Voltastraat 52 (school)
0-142F0	9-1-2019	Prof. Cobbenhagenstraat 2a t/m 8d
0-14290	1-10-2011	Viaductweg 31a t/m 53d
0-142A0	1-10-2011	Viaductweg 27 + 29 (tankstation)
0-142B0	9-1-2016	Pres. Rooseveltlaan 163a t/m 191d
0-142D0	1-1-2017	Pres. Rooseveltlaan 138a t/m 158d
0-142H0	8-1-2012	Sleperweg 10
0-142I0	8-1-2012	Kruisdonk 1
0-142J0	8-1-2012	Schoenerweg zonder nummer
0-142K0	8-1-2012	Schoenerweg zonder nummer
0-142L0	8-1-2012	Schoenerweg zonder nummer
0-142M0	8-1-2012	Ambyerstraat Noord 179
0-142N0	8-1-2012	Ambyerstraat Noord 179
0-14200	8-1-2012	Ambyerstraat Noord 179
0-142P0	8-1-2012	Schoenerweg 45
0-142Q0	8-1-2012	Schoenerweg 65

*) als enige object in deze lijst nog niet vermeld op verwervingskaart van de gemeente Maastricht.

5.2 Ontwikkelingen in de omgeving

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

Landgoederenzone en Beatrixhaven komen al snel in beeld als gebieden die profiteren van de spin off van het project A2 Maastricht, maar er zijn nog andere zones waar de Groene Loper direct een positieve invloed op kan hebben.



5.2.1 Knelpunten en kansen voor de Landgoederenzone

Gevraagd is een analyse met voorbeelden van indirecte effecten van het plan. De Landgoederenzone heeft al 150 jaar een rol voor de stad en de stedeling. Wie geld had, liet dat zien met de aanleg van een buitenplaats met landhuis in dit gebied. Gekweekte gewassen werden in de stad verhandeld en later streek bedrijvigheid die niet meer paste binnen de stadsgrenzen neer in het gebied Beatrixhaven.

In de cultuurhistorische analyse komen de grotere landhuizen naar voren als 'parels', maar zonder een impuls zijn er te weinig middelen om ze in stand te houden en waar nodig op te knappen. Op dit moment heeft het gebied ook nauwelijks een 'gezicht'.

Doordat Avenue2 de laan met de Groene Loper vanuit Oost via het Geusseltpark functioneel laat aansluiten op de Landgoederenzone, ontstaan hier vele nieuwe kansen. Bestaande, soms wat ingesloten landhuizen krijgen een nieuw 'adres' aan de Groene Loper. Dit zal voor meer aanloop en initiatieven zorgen.

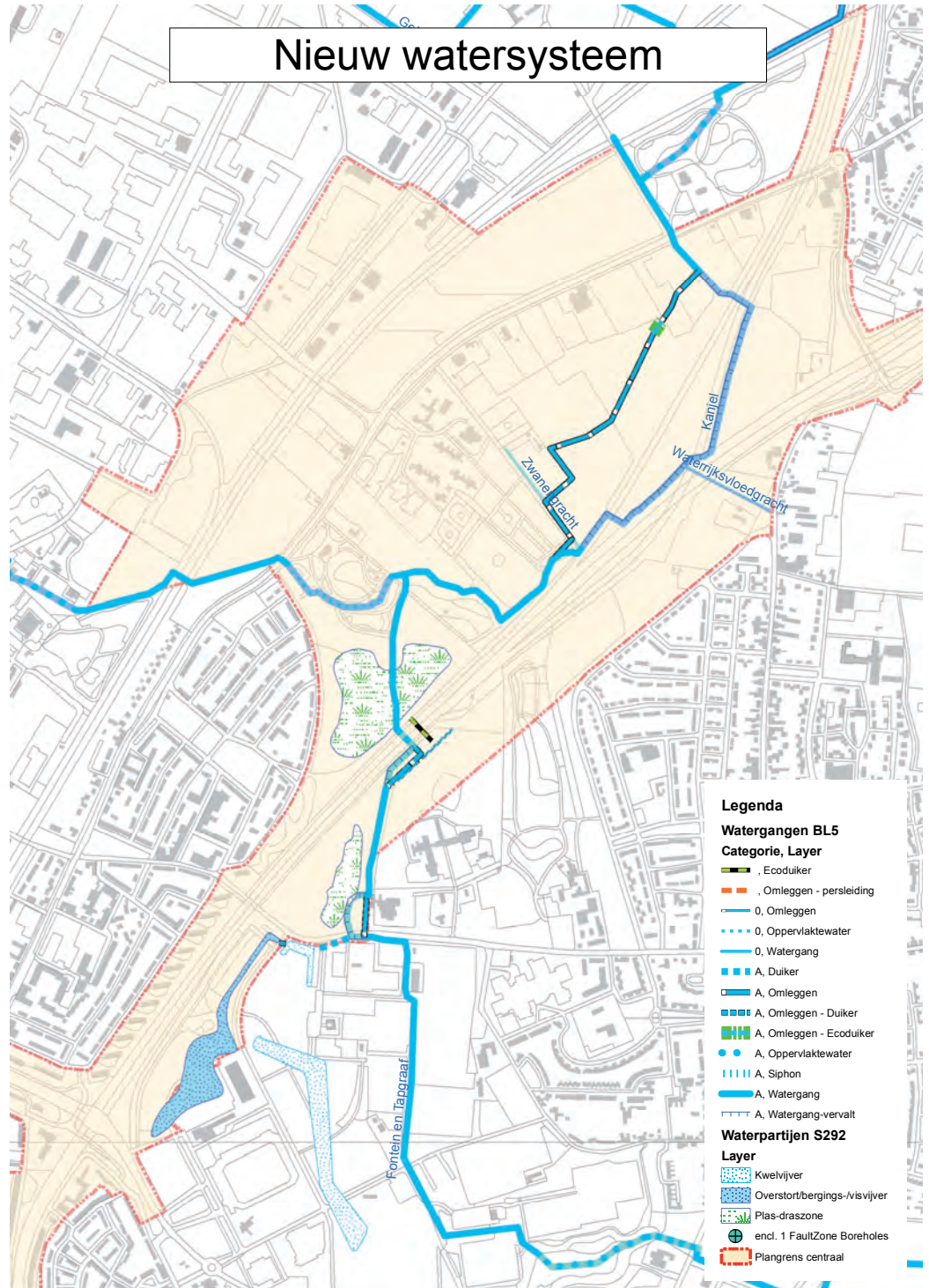
Door het verloop van de Groene Loper, waarbij telkens een landgoed 'in het vizier' komt, verbetert de visuele aanwezigheid van de soms verscholen parels. Het padenstelsel tussen de weg rond Nazareth, de verkeersluwe weg Mariënwaard en – via de spoorwegovergang waar bijna geen verkeer meer over komt na aanleg van de Beatrixhavenverbinding – de Beukenlaan nodigt uit tot een recreatieve dwaalroute door de Landgoederenzone.

Ook voor water en natuur biedt het plan van Avenue2 kansen voor de Landgoederenzone.

Beschermde diersoorten zoals de kamsalamander, worden in de zone tussen de A2 en de landgoederen aan de Mariënwaard/Meerssenerweg met rust gelaten. De Gelei wordt omgelegd tussen dit leefgebied en de A2 (zie Specialistisch Rapport Water).

De verruimde, meanderende beek Kanjel ten noorden van Nazareth vormt een andere belangrijke ecologische verbinding in de Landgoederenzone. Waar dat ecologisch past en het functioneren van de landgoederen het toelaat, komen nieuwe recreatieve routes over openbaar en wellicht particulier terrein.

Dankzij het besloten karakter in de Landgoederenzone is veel dynamiek mogelijk zonder verlies van ruimtelijke en ecologische kwaliteit. Aan de zijde van de Meerssenerweg/Mariënwaard kan als spin off van het plan van Avenue2 op termijn nog wel een transformatie plaatsvinden van gebruik van gebouwen en tuinen. Nieuwe landgoederen (geen onderdeel van het plan van Avenue2 in zijn huidige opzet) kunnen wellicht een plek krijgen op de overgang van stedelijk en landelijk gebied. Indien het padenstelsel wordt uitgebreid onder de spoorlijn door tot aan landgoed Jeruzalem, nemen ook in die omgeving de kansen voor ecologie en recreatie toe en kan de druk vanuit het Beatrixhavengebied worden weerstaan.



5.2.2 Wittevrouwenveld – Wyckerpoort

Langs de parklaan is er potentieel voor nieuw vastgoed met voorkant aan de laan. Nieuwe, groene dwarsverbindingen helpen om Wittevrouwenveld en Wyckerpoort sterker te verweven.



5.2.3 Koningspark

Met zijn ligging aan de parklaan bezit het Koningspark nog meer kracht. Wij stellen - planverruimend - voor om de inrichting van het park te actualiseren en deze openbare ruimte met paden en bloemenvelden nog aantrekkelijker te maken (zie par. 3.8.1).





5.2.4 Wyckerpoort Zuid

Het bestaande bedrijventerrein biedt de kans voor een nieuwe ontwikkeling. Langs de Groene Loper ontstaat een nieuw adres waarnaartoe bedrijven of andere functies een – stedelijk – gezicht zullen ontwikkelen. Nieuwe verbindingroutes kunnen deze wijk een betere structuur geven.



5.3 Identiteit, sferen en ontwerpprincipes



Voor het beeld van de nieuwe bebouwing langs de Groene Loper hebben wij geanalyseerd wat Maastricht historisch al te bieden heeft en wat in de nieuwe situatie past.

Kenmerkend voor de singelmilieus rond de oude stad is een zekere kleinschaligheid en afwisseling. Rond het Koningsplein (westzijde), de singels aan de overzijde van de Maas en elders zijn perceelsgewijs verschillende typologieën en functies naast elkaar geschoven: villa's, gestapelde woningen, kleine fabriekjes met ernaast de woning van de directeur. Ook op de hoeken treedt een aardige aaneenschakeling op, vaak met boven-/benedenwoningen of een wat grotere bouwhoogte. Het waardevolle van deze voorbeelden is dat zij het verschillende gebruik niet camoufleren maar als geheel een eigen straatbeeld geven.

Referentie Koningsplein

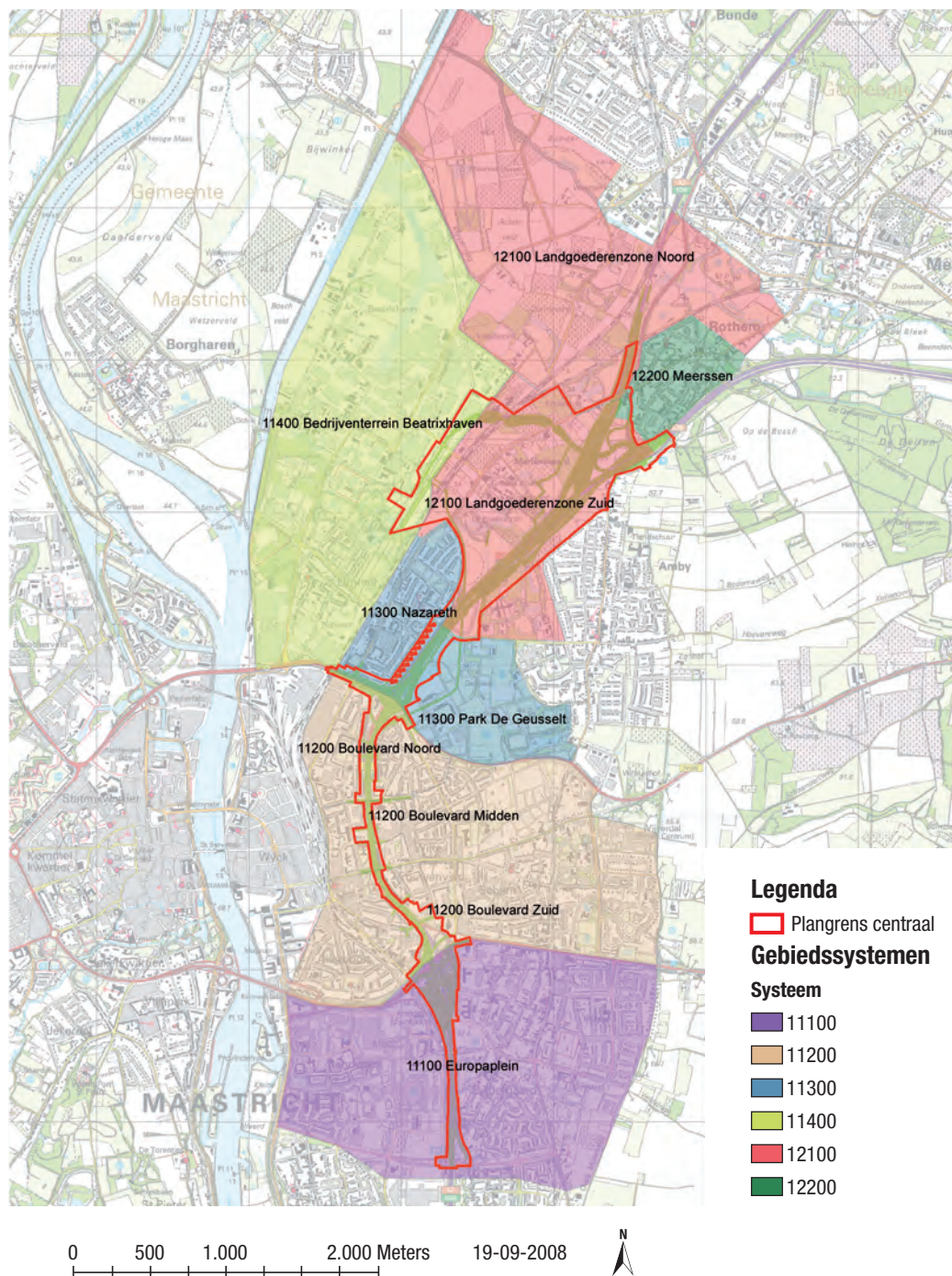


Referentie hoekoplossing



5.3.1 Deelgebieden

Gebiedssysteem als
gedefinieerd in Systems
Engineering



Om een samenhangende ruimtelijke uitwerking van infrastructuur, vastgoed en openbare ruimte te garanderen, is het plangebied ingericht als een Gebiedssysteem. Naast disciplinegerichte, vaak technische eisen aan elk onderdeel van het project maakt het Gebiedssysteem het mogelijk om het ontwerp van elk onderdeel (mede) af te stemmen op de ruimtelijke context en de dwarsverbanden waar het deel van uitmaakt.

De uitdaging ligt er in om de wegen, die niet zelden een plek kregen op de grens van twee buurten of door hun barrièrewerking zulke deelgebieden juist deden ontstaan, in de nieuwe situatie zo vorm te geven dat de weg ruimtelijk onderdeel wordt van die aanliggende gebieden.

Als voorbeelden noemen wij de Viaductweg, op de grens van Nazareth en Wyckerpoort, en de A2 op de grens van Nazareth en het Geusseltpark (Landgoederenzone).

5.3.2 Beleving

Eigenschappen van de parklaan in stedelijk gebied zijn: groen, langgerekt, intiem, ingericht op gebruik door langzaam verkeer en vooral gericht op fietsers en wandelaars. Doordat de parklaan een bescheiden breedte krijgt en we haar groen inrichten, vormt ze nóg minder een verkeersader. We zien de laan niet als 'barrière', maar juist als verbindend element dat naadloos past in de bestaande omgeving.



De beleving van het landschap vanaf de snelweg wordt gedomineerd door het dramatische hoogteverschil, waaraan je in absolute zin bij dagelijks gebruik wel went maar dat hier en daar enorm weidse vista's biedt die zonder meer kenmerkend zijn voor de A2 even ten noorden van Maas-tricht. Hieraan is ruimtelijk verder weinig extra toevoeging nodig (zie ook paragraaf 4.5).

Beleving van de A2 vanuit de stedelijke en landelijke omgeving is door de aanleg van de tunnel beperkt tot de met groen ingepakte zone ten zuiden van de John F. Kennedysingel en het verkeersvlechtwerk tussen Geusselt en Kruisdonk. In het eerste geval overheerst het beeld van verkeerslinten, slingerend door en tussen de eiken. Het beste uitzicht heeft men vanaf de John F. Kennedysingel en vanuit de aangrenzende kantoorblokken.

In de Landgoederenzone wordt de A2 op het huidige peil aangelegd en ten noorden van de Fontein en Tapgraaf – waar het landschap overwegend besloten is – met extra bomen omzoomd.

De moerasachtige zone die langs de Fontein en Tapgraaf en de Kanjel komt, zorgt voor behoud van de openheid waardoor de overgang naar de stad wordt benadrukt. De S-vormige fietsbrug in deze zone vormt het belangrijkste aandachtspunt voor de passant op de snelweg.

Zowel de verbreding van de waterlopen als de aanplant van bomen rond Kruisdonk dragen bij aan de vereiste mitigerende milieumaatregelen (zie paragraaf 5.6).

5.3.3 Duurzaam bouwen en Cradle2Cradle

Wij stellen voor om bij de technische uitwerking van het vastgoed en de tunnel een vooraanstaande plek te geven aan de keuze van toe te passen maatregelen. Hiermee voldoen wij aan de eisen om de energieprestatie van het vastgoed te laten voldoen aan de geldende wet- en regelgeving en om het plan te laten voldoen aan het Nationaal Pakket Duurzame Stedenbouw, het Nationaal Pakket Woningbouw – nieuwbouw en het Nationaal Pakket Utiliteitsbouw.

Het Convenant Duurzaam Bouwen Zuid-Limburg, waarin een lijst van – verplichte - maatregelen per pakket is opgenomen gekoppeld aan de gedachten achter Cradle2Cradle, wordt als ontwerp-principe in Systems Engineering opgenomen. Dit wordt daarmee een afgeleide eis voor uitwerken van de betreffende objecten (zie Integraal Plan hoofdstuk 11, paragraaf Cradle2Cradle).

5.4 Beeldkwaliteit architectuur

In onze ogen past bij het intieme karakter van de stad Maastricht geen extreem, afwijkend, architectuurbeeld. Daarom kiezen wij ervoor om langs de parklaan vastgoed te ontwerpen dat zorgt voor een natuurlijke overgang naar de bestaande bebouwing. In wezen maken we met de nieuwe bebouwing áf wat er al is. De parklaan ziet er op die manier straks uit als een straat die door de jaren heen organisch is ontstaan, in plaats van dat het de sfeer ademt van een 'nieuwbouwwijk'.

Met een aandeel van 43 procent vormen grondgebonden en boven- en benedenwoningen een stevig deel van de woonfunctie aan de parklaan. De andere woningen zijn gepland op aantrekkelijke locaties met zicht op het Geusselpark/Kruisberg, Europaplein/Pietersberg en langs de laan en op gezellige routes in de wijken.

Variatie in eenheid

Iets minder dan de helft van de bebouwing aan de nieuwe parklaan bestaat straks uit nieuwbouw. Voor de invulling daarvan is variatie ons sleutelwoord. Qua sfeer doet de laan straks denken aan de welbekende, gevarieerde lanen in steden als Brussel, Antwerpen én Maastricht. Het gaat om diversiteit, om een laan met de allure die past bij de Groene Loper.



Aan de laan komen woningen die verspringen in hoogte en breedte. Smal, breed, laag, hoog: variatie is wat de boventoon voert. In bouwhoogte, kapvorm, pandbreedte en architectuur, reliëf in de gevelwanden, toepassing van voortuinen, erkers en gedifferentieerde parkeeroplossingen zijn belangrijke principes voor de uitwerking. We kiezen daarbij voor baksteenarchitectuur.

Grondgebonden en beneden- en bovenwoningen wisselen elkaar in het bouwblok af. Op hoeken en bijzondere plekken zijn appartementen geprojecteerd.

Afstemming tussen het stedenbouwkundig plan, als ingetekend op de overzichtskaart 1:2.000, en de architectuur van de gebouwen volgt per bouwstroom na gunning.

Op straathoeken ligt de voorgevel van de bouwblokken aan de laanzijde 1 tot 2 m naar voren. Langs de tussengelegen rooilijn springen de voorgevels terug. Zo kunnen langs de laan af en toe voortuinen komen en wordt de overgang van openbaar gebied naar privé terrein op vriendelijke wijze overbrugd. In het woonbuurtje rond het Burgemeestersplein blijkt de verdiepte achtertuin met tuinmuur een terugkerend en typerend onderdeel van het historische ensemble. Dit principe zal bij de aanleg van de laan opnieuw toegepast worden als kenmerkend middel om de achterzijde van de woningen aan de Bauduinlaan te beëindigen.

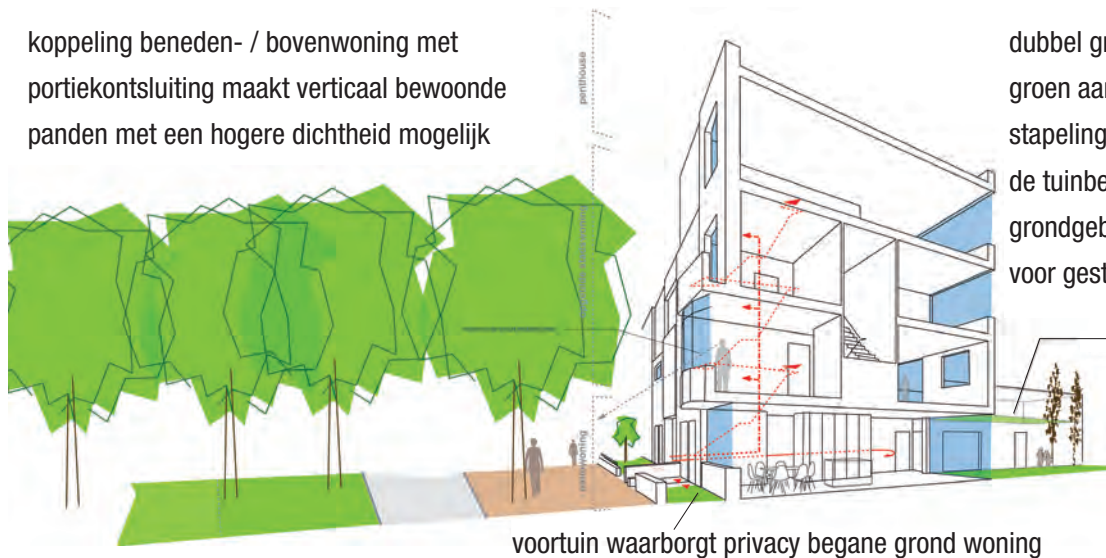
De 3D visualisatie en de maquette van Avenue2 tonen voor alle nieuwbouw qua hoogtes, dakvormen en gevelstructuur een interpretatie van de voorbeelduitwerking zoals die voor de aanbestedingsfase is gemaakt (zie bijlage 4).

Aan de hand van de hiervoor geschetste thema's realiseert Avenue2 aan weerszijden van het heringerichte tunneltracé een mix van bouwtypen in ontspannen stedelijke blokken. Dit streefbeeld is de referentie voor een flexibele strategie waarin per bouwjaar de vraag uit de woning- en bedrijfsmarkt beantwoord kan worden.

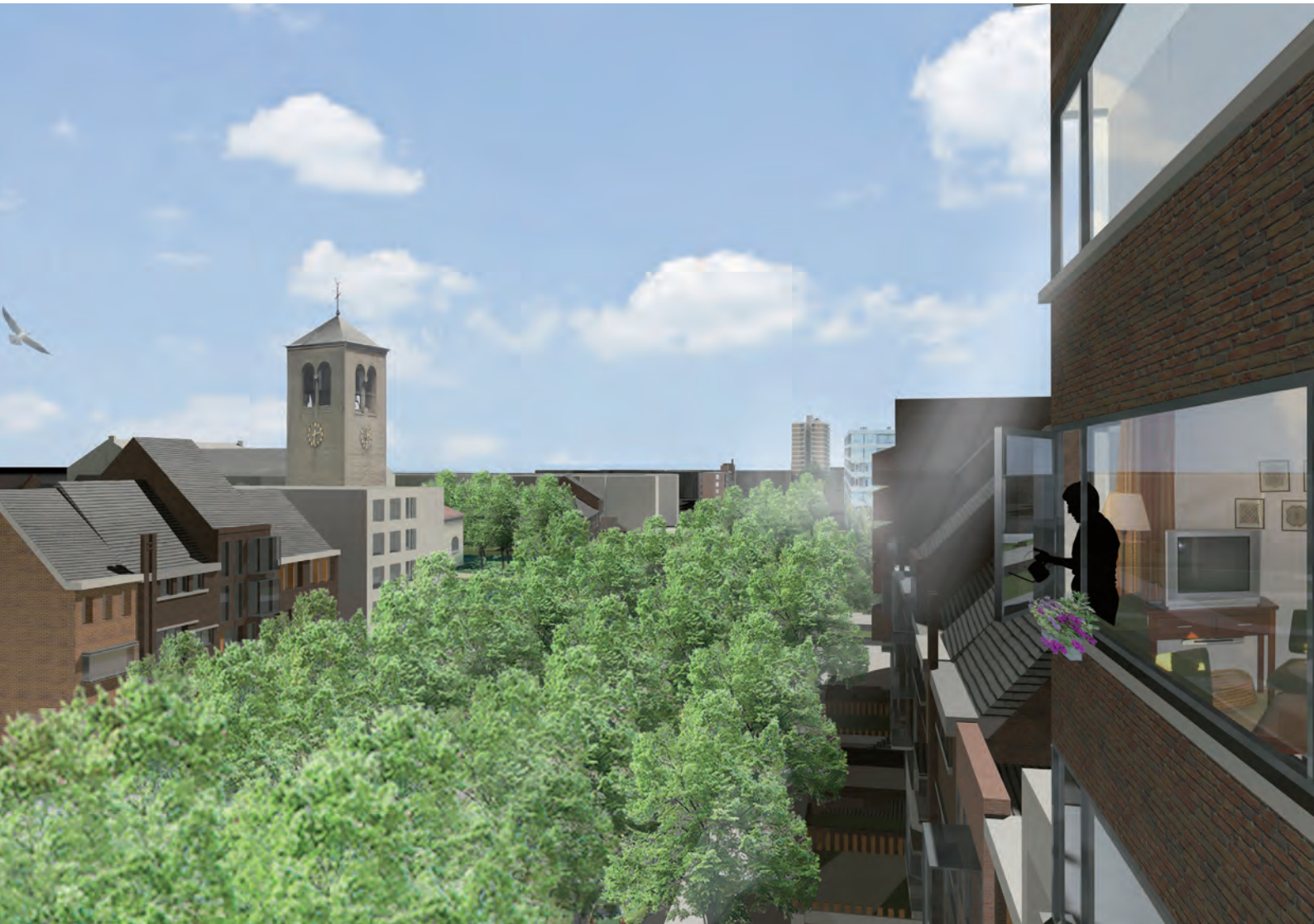
Doorsnede van een
typische boven-/
benedenwoning aan de
parklaan

koppeling beneden- / bovenwoning met
portiekontsluiting maakt verticaal bewoonde
panden met een hogere dichtheid mogelijk

dubbel grondgebruik voor
groen aan achterzijde en
stapeling van terrassen maakt
de tuinbeleving van het
grondgebonden type mogelijk
voor gestapelde woningbouw







5.5 Nieuw vastgoed: oriëntatie, ontsluiting en programma

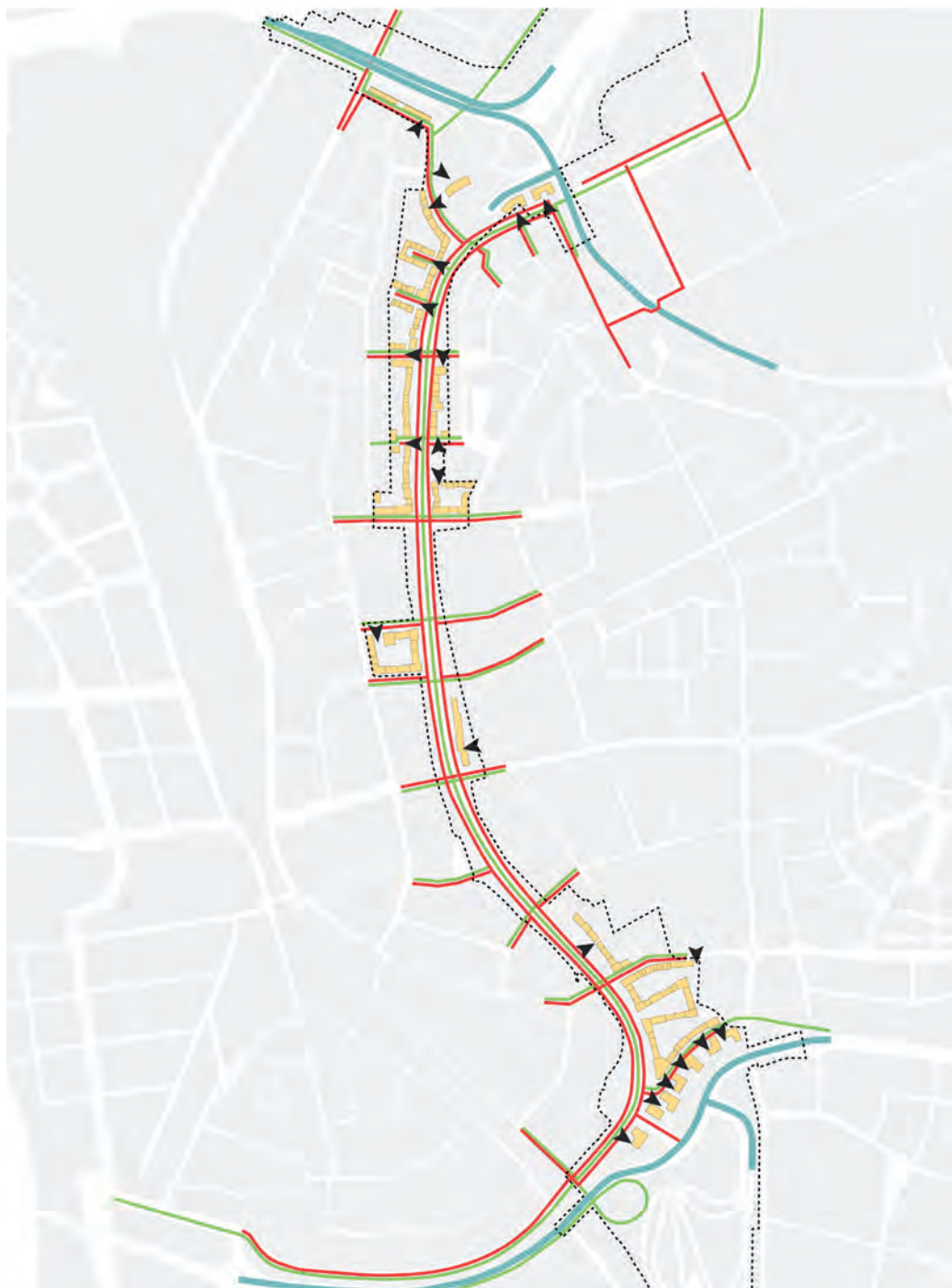
5.5.1 Ontsluiting

Nieuwe kantoren

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

Legenda:

- plangrens
- nieuw vastgoed
- ▶ ontsluiting vastgoed
- hoofdwegen
- ontsluitingswegen
- langzaam verkeer



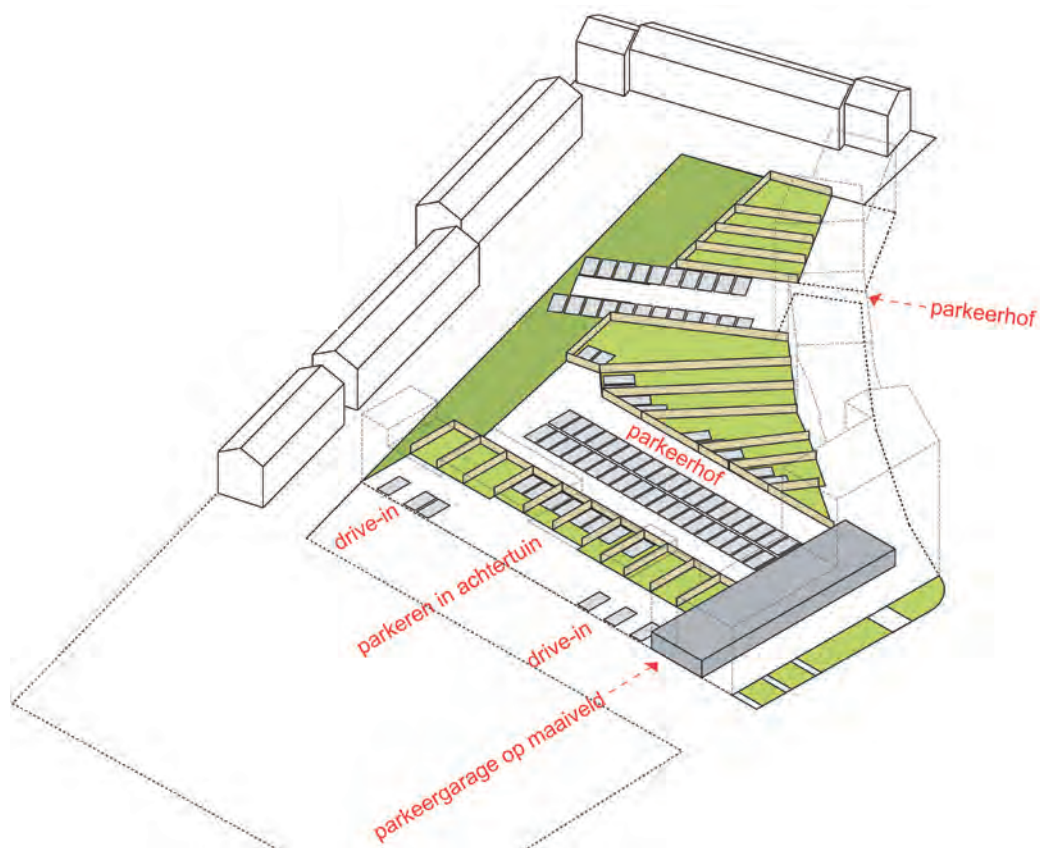
Gemengde nieuwbouw Wyckerpoort

Aan beide zijden van de nieuwe laan in het gebied boven de tunnel, zijn de gevelwanden gericht op de Groene Loper en de belangrijke routes in oost-westrichting (Scharnerweg, Voltastraat, Frankenstraat). Aan de kant van Wyckerpoort zijn de oost-westverbindingen gedifferentieerd uitgewerkt.

Leeuwenborghschool

Langs de parklaan plannen wij nieuwe vastgoedontwikkeling aan de achterkant van de Leeuwenborghschool. Deze ligt met de hoofdingang aan de Juliana van Stolberglaan. De inrit naar het parkeerterrein van de school blijft bereikbaar via een onderbreking van de gevel aan de parklaan. Een verschuiving van de kavelgrens is te realiseren met een gelijke grondruil tussen school en project.

5.5.2 Parkeren



In de plankaart is een mix geschetst van parkeren per kavel, parkeerpockets en (half-)verdiepte parkdekken. Aan de binnenzijde van de blokken is een groot deel van het parkeren efficiënt en uit het zicht vanaf de openbare ruimte opgelost. Overwogen is een aantal opties voor het parkeren van bewoners buiten de openbare weg:

- achterstraat;
- parkeerhof op een kavel;
- parkeren inpandig in de woning (drive in).

Deze mogelijkheden worden per blok gevarieerd toegepast, passend bij de schaal zoals die ons ook voor de nieuwe architectuur voor ogen staat. Voor een bouwblok ten westen van de tunnel nabij De Geusselt zijn de architectuur en de invulling van het parkeren op het binnenterrein als voorbeeld voor alle te ontwikkelen vastgoed/woningbouwlocaties concreet uitgewerkt (zie par. 6.1).

Als parkeernorm zijn de volgende waarden gehanteerd

Woningen		1,6 parkeerplaats/woning			
Kantoren		2,1 parkeerplaats/100 m2 bvo			
Gemengde doeleinden incl. baliefunctie		4,0 parkeerplaats/100 m2 bvo			
Naar functie	appartementen	grondgebonden	boven/beneden	kantoren	gemengd
Aantal plaatsen	974	322	464	347	68
Oppervlak (m2)	24.360	8.040	11.600	8.663	1.710
Situering	maaiveld/ kelder	op de kavel	op de kavel	maaiveld/ kelder	maaiveld/ kelder

Parkeren Gemeenteflat

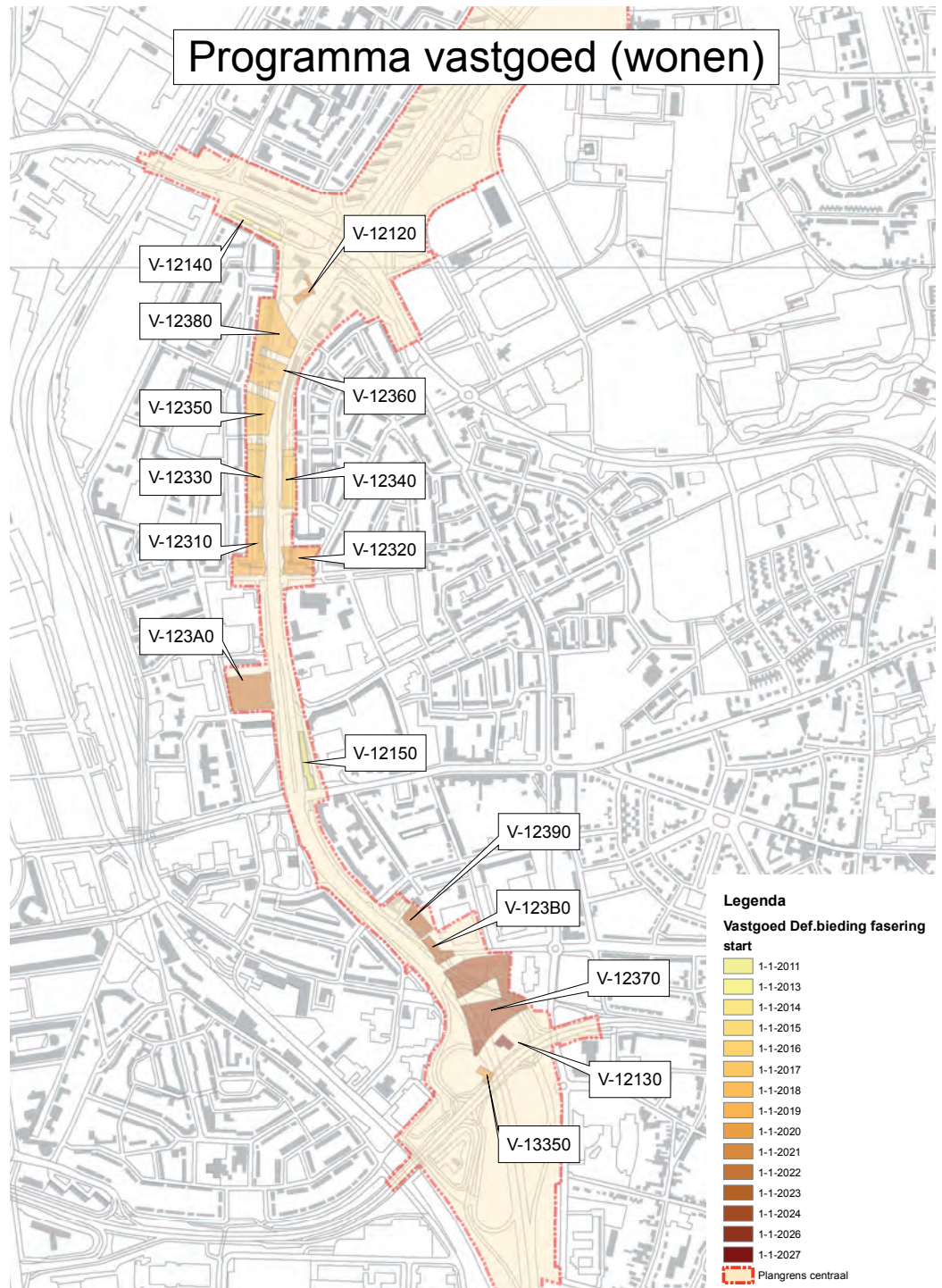
Bij de voorgenomen upgrading van de Gemeenteflat hoort ook voldoende parkeercapaciteit voor de bewoners. Aan weerszijde van het gebouw kunnen wij in totaal 69 parkeerplaatsen op maaiveld aanleggen. De erftoegangsweg ten oosten van de Gemeenteflat en de expeditieweg voor Albert Heijn worden heringericht. Vrachtwagens keren op het terrein van de supermarkt. Verder zien wij mogelijkheden om het terrein van Albert Heijn met enkele maatregelen efficiënter in te richten.



5.5.3 Vastgoedprogramma

Afgestemd op de woning- en vastgoedmarkt in Maastricht en omgeving, heeft ons plan precies het juiste aanbod. Omdat de uitvoering van het plan een lange scope heeft én Maastricht zelf vernieuwt, bieden we een plan dat flexibel is in te vullen. Dat krijgt bijvoorbeeld vorm door in bouwblokken de mogelijkheid te creëren bij een woning op de begane grond een kantoor te starten of - aan de hoofdroutes tussen oost en west - een winkel. De vormgeving van de bebouwing komt aan de orde in paragraaf 5.4. Op de volgende pagina's zijn de belangrijkste programmatische kenmerken van het nieuwe vastgoed in een reeks overzichtskaartjes weergegeven. De kaartjes tonen achtereenvolgens:

- fasering (jaar van oplevering);
- bouwhoogte (in meters ten opzichte van het aangrenzende maaiveld, inclusief de huidige omgeving op basis van luchtfotoaltimetrie);
- functies (mix van functies: zowel wonen als kantoren. Op de begane grond publieksgericht/ zakelijke dienstverlening en daarboven wonen).



Woningbouw

Passend in de stedelijke setting ligt het accent in de woondifferentiatie op appartementen-gebouwen. Ook vanuit stedenbouwkundig standpunt is dit wenselijk. De ruimte die het programma van Eisen biedt wordt hiervoor geheel benut: 650 appartementen. Zowel grondgebonden woningen als appartementen, soms boven kleinschalige studio's en dienstverlening, vormen de bebouwingstypen aan de laan.

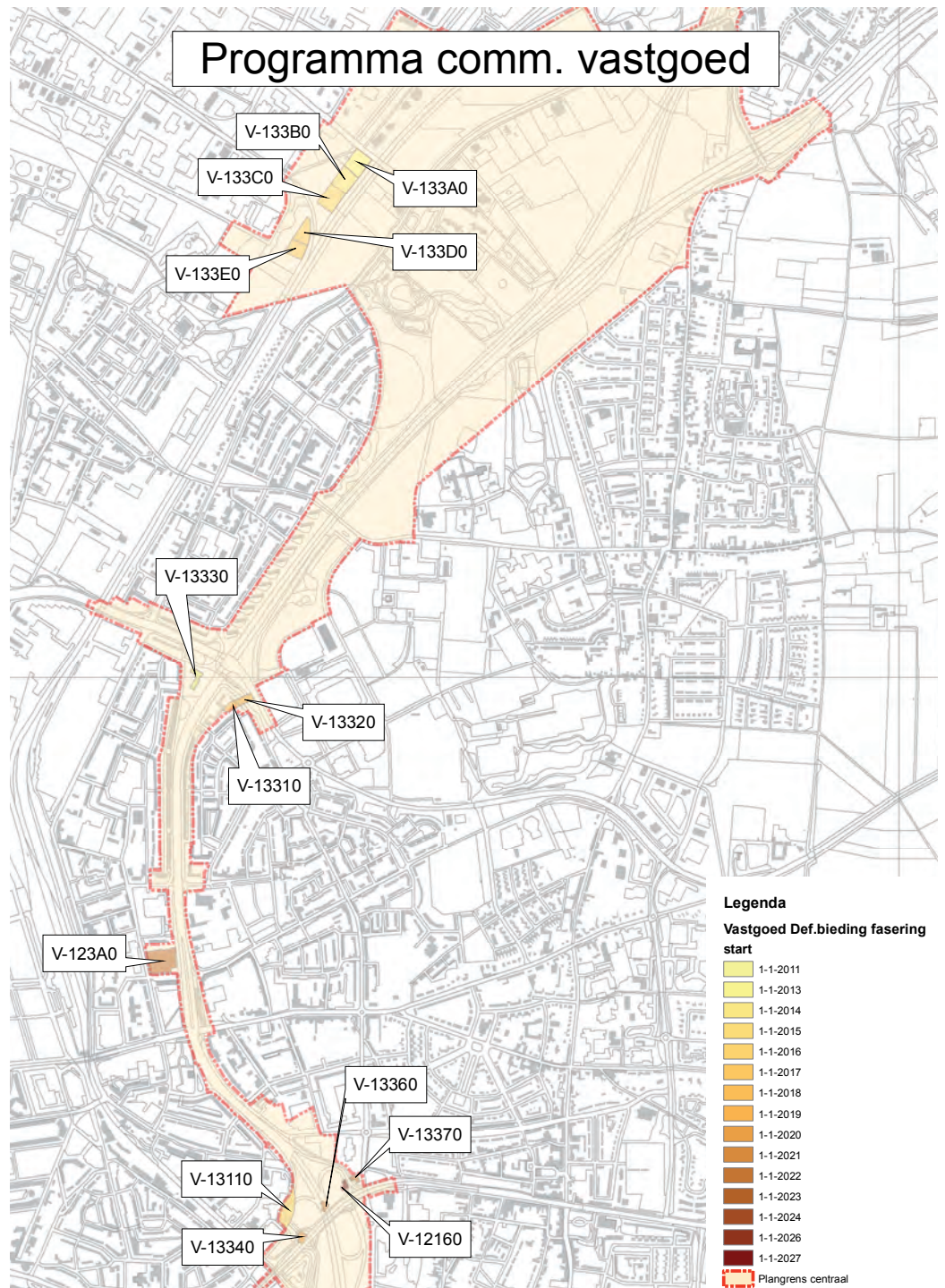
Bouwblokcode	Appartementen	Grondgeb.won.	Boven/ benedenwon.	Subtotaal wonen
V-12120	96	0	0	96
V-12130	42	0	0	42
V-12150	89	0	0	89
V-12310	28	16	36	95
V-12320	18	20	24	62
V-12330	34	12	24	70
V-12340	27	17	10	54
V-12350	0	19	18	37
V-12360	15	14	18	47
V-12370	158	51	86	295
V-12380	35	19	16	70
V-12390	12	0	14	26
V-123A0	48	17	30	95
V-13350	42	0	0	42
V-123B0	9	8	10	27
Eindtotaal	650	201	290	1.141
Verhouding	57%	18%	25% (totaal grondgebonden: 43%)	

De appartementen hebben een gemiddeld bruto vloeroppervlak van 110 m². De grondgebonden stadswoningen hebben een beukmaat van minimaal 4,5 m. Van dit woningtype heeft 75% een hoogte van 2-3 verdiepingen en 25% een hoogte van 4 volledige verdiepingen. De beneden-/bovenwoningen hebben per woning 2 verdiepingen, totaal dus vier bouwlagen. De breedte van dit type woning (beukmaat) is 5,4 m (80%) danwel 6,3 m (20%). Het nieuwe bouwblok op het voormalige sportveld tussen de ANWB-flat en het plan Maartenspoort (object V-123A0) heeft de meest stedelijke uitstraling met hoofdzakelijk appartementen op een plint van kleinschalige kantoren en woon-werkeenheden. Als onderdeel van de zuidelijke

stadsentree wordt op de plek waar de Groene Loper afbuigt naar het westen een appartementen-gebouw van 60 meter hoogte geprojecteerd (onderdeel van vastgoedobject V-12370). Een groot bijkomend voordeel van de keuze voor een gestapelde tunnel is dat we de Gemeenteflat kunnen behouden en inpassen. Dit kan alleen als de tunnel op die plek niet te breed is. We renoveren de appartementen in de Gemeenteflat, zodat ze enkele jaren na de start van het project alweer beschikbaar komen.

Als prijsniveau voor de woningbouwontwikkeling is indicatief de volgende verdeling berekend in het financieel model (peiljaar 2008)

Woningtype	Indicat. VON prijs
appartementen	50% max. € 200.000 en 50% max. € 250.000
woning 2-laags	€ 223.000
woning 3-laags	€ 290.000
woning 4-laags	€ 378.000
beneden-/ bovenwoning 5,4 m	€ 271.000
beneden-/ bovenwoning 6,3 m	€ 311.000



Commercieel vastgoed

Marktonderzoek leidde voor Avenue2 tot het inzicht dat de markt voor kantoren in Maastricht-Oost een specifiek karakter heeft. Dit was aanleiding om het commercieel vastgoed te concentreren nabij de beide stadsentrees in eenheden van $\pm 2.500 - 3.000$ m² (substelsysteem V-13000).

Bouwblokcode	Commercieel vastgoed (m ² bvo)
V-12160	2.500
V-123A0	150 (3 woon-werkwoningen)
V-13310	2.500
V-13320	2.500
V-13330	1.560
V-13340	4.000
V-13360	2.500
V-13370	2.500
V-133A0	uitgeefbare kavel 4.000 m ²
V-133B0	uitgeefbare kavel 4.000 m ²
V-133C0	uitgeefbare kavel 4.000 m ²
V-133D0	uitgeefbare kavel 2.500 m ²
V-133E0	uitgeefbare kavel 2.500 m ²
Totaal bruto vloeroppervlak	18.210 m ² plus 17.000 m ² uitgeefbaar terrein nabij Transferium Beatrixhaven

5.6 Natuurcompensatie

Realisatie van het project gaat zonder ingrijpen onvermijdelijk ten koste van bepaalde natuurwaarden. Die moeten daarom gecompenseerd worden. In dit Specialistische Rapport is gevraagd om een globale aanduiding van de mogelijkheden voor natuurcompensatie binnen het plangebied, afgestemd met 'landschappelijke vormgeving' (zie nadere onderbouwing in Specialistisch Rapport Natuur).

5.6.1 Compensatiemaatregelen

De nieuwe A2 wordt zoveel mogelijk gerealiseerd binnen het bestaande profiel. Verbreding is gesitueerd aan de van bebouwing afgekeerde zijde, zonder bedreiging voor leefgebieden van beschermde flora en fauna.

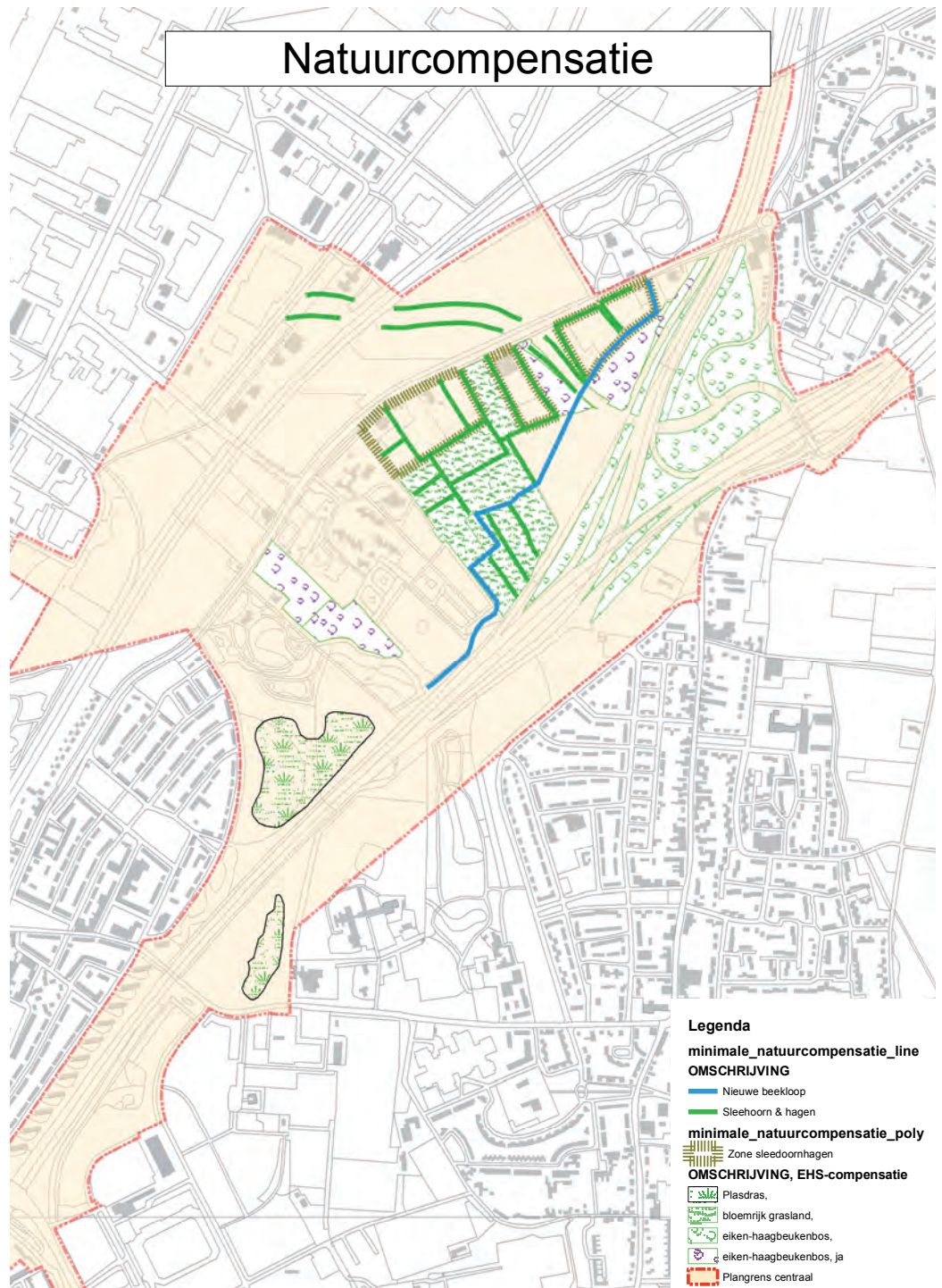
De route van de ontsluitingsweg Beatrixhaven is conform de als eis aangereikte Variant C zodanig uitgewerkt dat zo min mogelijk bestaande natuur verloren gaat. Betere alternatieven zijn binnen de gestelde randvoorwaarden niet voor handen. Enige aantasting van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) en de Provinciale Ontwikkelingszone Groen (POG) is binnen de gestelde eisen niet te voorkomen en zal dus binnen het plan moeten worden gecompenseerd.

In hoofdstuk 6 van het Specialistisch Rapport Natuur worden de resultaten gepresenteerd van de noodzakelijke compensatie op basis van de voorgeschreven compensatiemethodiek. Compensatie van natuurwaarden die moeten wijken voor de aanleg van de route naar de Beatrixhaven en voor de aanpassingen van het knoppunt Kruisdonk en de A2 tot aan de stad vindt plaats binnen stedelijk gebied en de Landgoederenzone.

Oppervlakte voor compensatie	Biotooptype				
	loofbos	struweel	grasland	moeras	water
35,8 ha	19,7 ha	1,1 ha	7,8 ha	5,7 ha	1,5 ha

De belangrijkste ruimtelijke consequenties voor de invulling van de Landgoederenzone zijn:

- Rond het knoppunt Kruisdonk (A2/A79) blijven de bomen zoveel mogelijk gehandhaafd ten behoeve van vleermuizen; de te kappen bomen ter hoogte van landgoed Severen (Geusselt) worden verplant naar het knoppunt.
- Door aanplant van hagen op diverse percelen ontstaan opnieuw beschutte lage lijnen vanaf de beken.
- De Kanjel wordt verlegd naar de Landgoederenzone; in het plan wordt rekening gehouden met het graven van een nieuwe beekloop (lengte circa 500 m, breedte circa 3,5 m en diepte circa 1,5 m); uitgangspunt is dat de voetprint minimaal blijft om aantasting van bestaande waarden te beperken.



5.6.2 Ontsnippering

Bepalend voor ontsnippering is dat dieren en planten niet meer in hun migratie en dispersie worden belemmerd door de aanwezigheid van auto-, spoor- en waterwegen, voor zover die migratie en dispersie noodzakelijk zijn voor het duurzaam voortbestaan van populaties op provinciaal, nationaal en internationaal schaalniveau (zie bijlage A.2, onderdeel Meerjarenprogramma Ontsnippering).

In het Specialistisch Rapport Natuur wordt dit netwerk geconfronteerd met het plan van Avenue2 en zijn de volgende ontsnipperingsmaatregelen beschreven:

- Ten behoeve van migrerende vlermuizen wordt de ruimte in Kruisdonk benut voor aanplant van nieuwe bomen, zodat de routes niet te zeer worden onderbroken en de oversteekbaarheid van de A2 zelfs nog verbeterd.
- Er komt een dassentunnel (tevens bruikbaar als amfibieëntunnel) met diameter van 50-60 centimeter onder de A2 direct naast de Fontein- en Tapgraafduiker, waardoor het Geusseltpark voor deze dieren bereikbaar wordt. Grotere dieren zijn in de Landgoederenzone niet aange troffen ten oosten van de A2 en zij kiezen veelal voor het dal van de Geul om in zuidoostelijke richting verder te trekken.
- De Kanjel gaat met een ecoduiker (natte duiker met aan weerszijden een loopstrook) onder de ontsluitingsweg de Beatrixhaven door.
- Het viaduct in de ontsluitingsweg Beatrixhaven over de Beukenlaan krijgt een geluidsscherm en - onder de weg - een minimale loopstrook van 50 centimeter aan weerszijden van het fietspad.
- Het talud van de ontsluitingsweg Beatrixhaven wordt beplant met struiken (sleedoorn en meidoorn).
- Het spoorviaduct (kruising ontsluitingsweg Beatrixhaven met de spoorlijn) krijgt aan weerszijden een minimale loopstrook van 50 centimeter in het verlengde van het spoortalud.

Ontsnippering

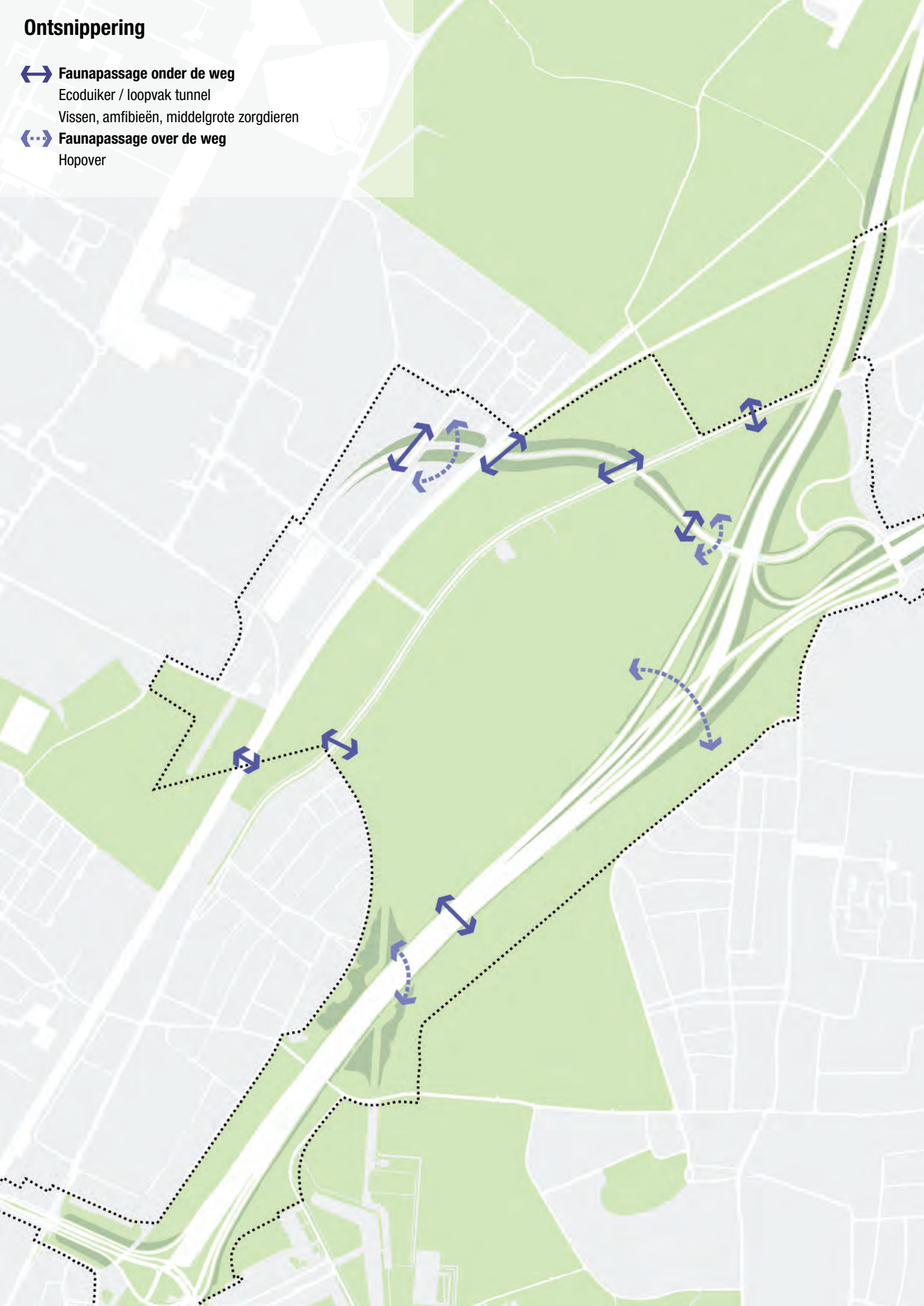
↔ Faunapassage onder de weg

Ecoduiker / loopvak tunnel

Vissen, amfibieën, middelgrote zorgdieren

↔ Faunapassage over de weg

Hopover



Openbare ruimte



6 Openbare ruimte

6.1 Stedelijk gebied

6.1.1 Parklaan met de Groene Loper (object I-12220)

Het langgerekte terrein dat op maaiveld ontstaat na realisatie van de tunnel wordt benut voor openbare ruimte die is ontworpen als een lange doorgaande lindelaan met een parkachtig karakter. Het centrale hoofdpad is de leidraad voor het maaiveldontwerp en bestaat uit een breed pad van Gravier d'Or geflankeerd door dubbele rijen lindebomen in het gras.

Voor de veiligheid voor fietsers en wandelaars kiezen wij voor scheiding van langzame verkeersstromen op de track: een strook van twee meter is voor trage snelheden - wandelaars en 'dromers' - en de andere vier meter is toegewezen aan fietsers, joggers en ruiters. Als scheiding loopt een vlak in het loopvlak van stabilisé over de hele lengte een band. Samen met de vormgeving van lampen, banken en wegaccessoires heeft de Groene Loper de allure van een echte 'promenade plantée'.



Parklaan bij
Regentesselaan

De kruispunten met het autoverkeer zijn bijzonder vormgegeven: Een middengeleider met vier bomen versterkt het doorgaande groene karakter van de parklaan. Voor auto's in de dwarsrichting geeft een materiaalwisseling drempelwerking: de rijbanen op de parklaan zijn van asfalt, de oversteekpunten zijn afgewerkt met graniet-cobblestones. In het verlengde van de groenstroken passen wij ruwe cobblestones toe die het hoogteverschil van 15 cm overbruggen. In het verlengde van de fiets- en wandelpad zijn deze stenen vlak gezaagd zodat een effen loopvlak ontstaat.

Materiaalgebruik:

Zoals aangegeven op de principetekening, wordt de hele doorgaande langzaam-verkeerroute in de Groene Loper uitgevoerd in Gravier d'Or, ook wel stabilisé genoemd.

Principe maaiveldinrichting parklaan

Legenda

- 1 splitkorrel siergrind
gravier d'or
- 2 banden track: beton,
38/40x100
- 3 middenband track
gelijkvloers beton,
38/40x100
- 4 klinker rollaag
- 5 asfalt
- 6 banden straat: beton,
28/30x100
- 7 stoep: klinker waal-
formaat halfsteens
verband
- 8 parkeervakken:
klinker waalformaat
elleboog verband
- 9 klinker rollaag wit
- 10 paaltjes: gecoat staal
- 11 bank: hout, gecoat
staal; prullebak:
gecoat staal
- 12 lichtmasten track:
1 lightpole,
afstand 12m
- 13 lichtmasten straat:
standaard,
afstand 25m
- 14 tilia cordata
35-40std RB





1

2

3

3

4

5

4

6

7

11

12

14

10

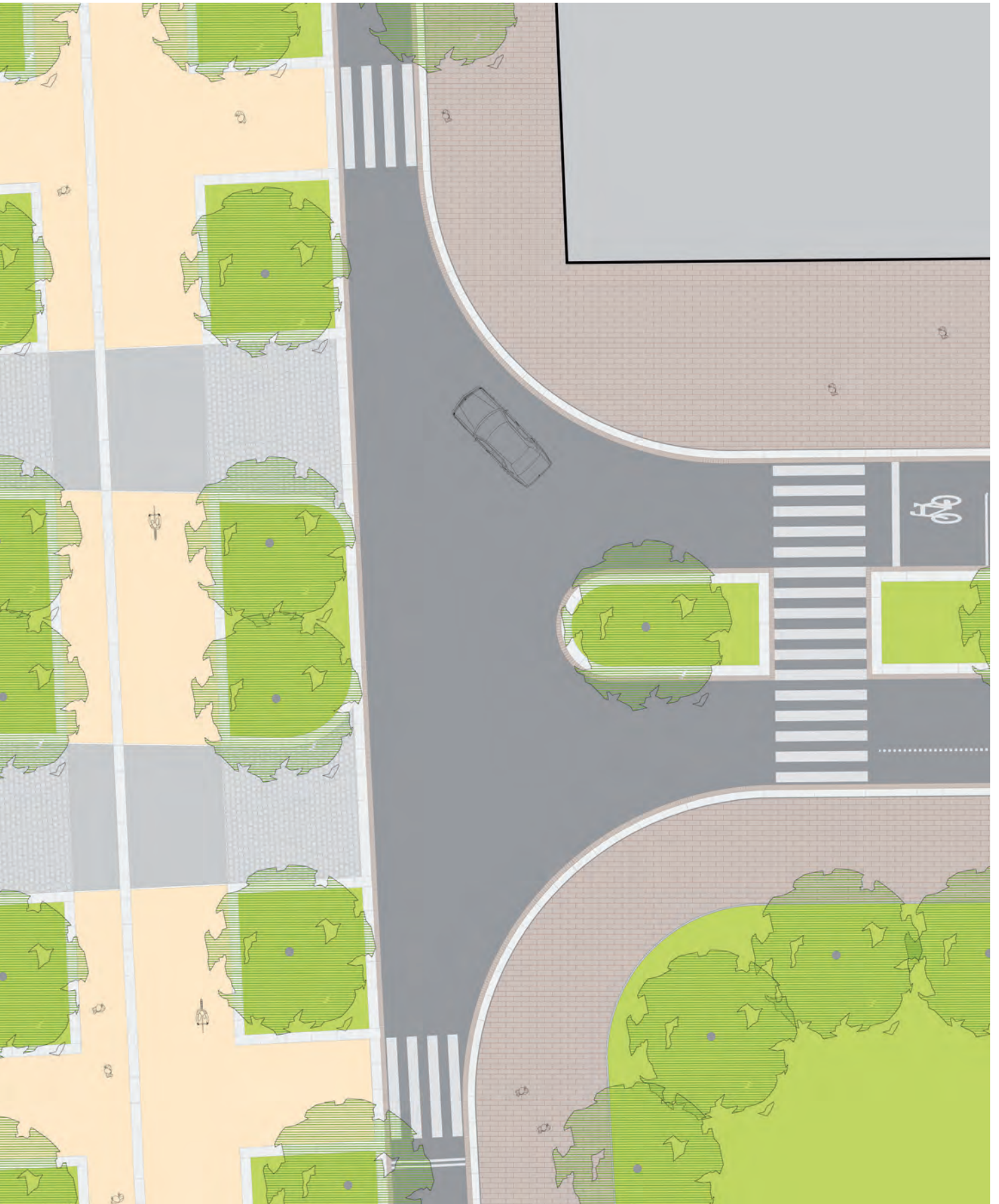
9

8

13

Principe kruising
parklaan





De track functioneert als fietsers- en voetgangerszone en is aangekleed met speciaal daarvoor ontworpen parkmeubilair. Autoverkeer maakt aan weerszijden van het hoofdpad gebruik van een enkele strook asfalt. Langsparkeerstroken zijn integraal opgenomen in het trottoir, dat uit roodbruine klinkers bestaat. Tevens zijn enkele groenstroken in het trottoir opgenomen waarin lindes staan om het groene karakter van de laan te versterken. Zo nu en dan wordt de Groene Loper gekruist door dwarsverbindingen die zorgen voor een goede aansluiting op de aanpalende stadsstructuren. Alle verhardingsmaterialen die voorkomen in het laanontwerp zijn afgekaderd met banden.

Meubilair

Het unieke ontwerp van het publieke meubilair is gebaseerd op het idee dat elementen die comfortabel zijn in hun gebruik en een consequent doorgevoerde uitgesproken vormgeving bezitten in grote mate bijdragen aan een prettig verblijf in de openbare ruimte. Met meubilair bedoelen we banken, laan- en parkverlichting, prullenbakken, (parkeer)paaltjes en fietsbeugels. Een belangrijk specifiek ontwerpuitgangspunt is de laancontext. De ontwerpkeuzes zijn gemaakt op basis van comfortgehalte, duurzaamheid, eenduidigheid en sfeer. Dit komt met name tot uiting in de vormtaal, het materiaalgebruik en de fabricagemethode. Er is bijvoorbeeld gebruik gemaakt van (hard)hout en gietaluminium. Dit alles draagt bij aan de rijke uitstraling van de Groene Loper en de parklaan.





6.1.2 Entree Geusseltplein/'Hertog van Brabant' (object I-12520)

Onderdeel van de stadsentree Geusselt is de fly over/ dive onder die het verkeer uit het centrum in noordelijke richting naar de A2 leidt (object I-13320). In het belang van de belevingswaarde rond het Geusseltplein is deze aansluiting ingevlochten tussen de tunnelentree en de Terblijerweg. De infrastructuur bij Geusseltplein wordt ingepakt in een groene heuvel van ca. 10 meter hoog. Hoge populieren versterken het verticale karakter. De levensschool Pater Forti wordt ook in deze nieuwe landschappelijke setting opgenomen. Door een verbindingsgang onder de groene heuvel kan de school met het nieuwe vastgoed verbonden worden. Een nieuwe woontoren van 60 meter hoogte maakt gebruik van deze groene setting en biedt op de bovenste verdiepingen een prachtig panorama over het Maasdal en de stad. Het parkeren wordt op slimme manier onder de heuvel gerealiseerd.

Tegelijk is de woontoren als hoogteaccent een herkenningpunt voor de stadsentree vanuit de verte. Het zicht op de school blijft behouden en in het plan zijn visuele obstakels tussen Nazareth en het Geusselpark vermeden.



6.1.3 Viaductweg met langzaamverkeerroute via de nieuwe fietstunnel

De bovenliggende weg is aan beide zijden van taluds voorzien. Deze groene bufferzone laat de weg achter bomen verdwijnen. De nieuwe fietstunnel is heel ruim gedimensioneerd zodat men via een veilige en aantrekkelijke route tussen Nazareth en Wyckerpoort kan fietsen. De taluds van Geusseltplein en Viaductweg lopen bij de fietsweg omlaag zodat deze vrij in het zonlicht komen te liggen. Onder de rijbanen van de Viaductweg is een tunnel geprojecteerd.

6.1.4 Entree Europaplein (object I-12530) en Kennedysingel (object I-12420)



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

Vanuit het zuiden gezien is de John F. Kennedysingel een soort balkon. Naar het noorden sluit het terrein glooiend aan op het bestaande niveau. Vooral vanuit de parklaan gezien, wordt de afbuiging door het omhooglopen visueel ondersteund. Op de hoek staat ook hier een 60 meter hoge woontoren die vanuit de verte te zien is. Deze maakt onderdeel uit van een gedifferentieerd bouwblok 'aan zijn voeten'. Tussen John F. Kennedysingel en parklaan vormen compacte volumens een stedelijke afsluiting.

6.1.5 Nieuwe woonstraten en parkeerhoven (systeem V-10000)

De inrichting van de verblijfsgebieden haaks op de Groene Loper en de inrichting van de parkeerhoven als beschreven in paragraaf 5.5.2 worden in een later stadium ontworpen, passend bij de architectuur en de aangrenzende terreinen. Hierbij speelt naast esthetiek ook sociale veiligheid een expliciete en belangrijke rol, hetgeen in Systems Engineering als afgeleide eis is verankerd.



Voltastraat

6.2 Landgoederenzone

6.2.1 Omgeving stadion/Geusselpark

In de Landgoederenzone wordt de laan in zijn vormgeving en functie bescheidener aangelegd dan in de stad. Zo is er geen plaats voor autoverkeer in dit gebied. Er slingert slechts een pad van Gravier d'Or door het landschap, geflankeerd door lindes in het gras. De boordstenen langs het pad zijn van hetzelfde type als op het parklaantraject.

6.2.2 Fietsbrug/kruising A2 (object I-13610)

De bovenzijde van de fietsbrug (zie paragraaf 4.2.2) is evenals de gehele Groene Loper afgedekt met Gravier d'Or (stabilisé). Passerende voetgangers en fietsers worden op de brug beschermd door een balustrade met daarvoor een brede haag van 1,5 meter hoog. Tussen haag en balustrade is een strook gereserveerd voor het uitvoeren van onderhoudswerkzaamheden. Het uitzicht is vrij en tegelijkertijd is veiligheid voor zowel verkeer als passanten gewaarborgd.



6.2.3 **Beukenlaan**

De Beukenlaan wordt als voetpad in het bestaande profiel verlengd tot aan het transferium (onderdeel van aanleg P+R transferium, niet in scope Avenue2). De onderdoorgang van de Beukenlaan onder de nieuwe Verbindingsweg naar Beatrixhaven (object I-13450) krijgt op ooghoogte een breedte van 20 – 30 meter zodat de stammen van de beukenbomen achter de verbindingsweg goed zichtbaar zijn en de route visueel ook doorloopt.



Kwaliteitsborging

7 Kwaliteitsborging

7.1 Doelen

De Aanbesteder vraagt in dit onderdeel een visie op de wijze van kwaliteitsborging van de vormgeving en beeldkwaliteit vanaf visieontwikkeling tot en met de realisatie. Binnen het integraal ontwerpproces biedt de in deze paragraaf voorgestelde werkwijze hiervoor een duidelijk kader en garantie.

7.2 Uitgangspunten

Op het project zijn van toepassing de eisen uit het Programma van Eisen, de Ambitienota en afgeleide eisen. Dit geheel is als Systems Engineering in UGS Teamcenter vastgelegd en wordt verder aangehaald als 'eisen'.

Het Projectbureau A2 Maastricht, met name de gemeente Maastricht, hecht veel waarde aan het ruimtelijk aansluiten tussen snelweg, landelijke en stedelijke omgeving. De verblijfsgebieden van de voetgangers en het overige langzaam verkeer dienen dusdanig vormgegeven te worden dat een sociaal veilige, leefbare en onderhoudbare ruimte ontstaat.

Om te kunnen garanderen dat de kwaliteit van de ontwerpvisie daadwerkelijk gerealiseerd wordt zonder nu al een bouwkundig ontwerp voor elk gebouw in te dienen, introduceren wij de "VGC-aanpak". Kenmerkend voor deze aanpak is gestructureerde en gedocumenteerde aansturing van de ruimtelijke vormgeving door alle schaalniveaus van het project heen. Dat wil zeggen: integraal alle onderdelen overziend, ruimtelijk denkend en met oog voor het fysieke eindproduct dat de weggebruikers en omwonenden na afronding van het project in gebruik zullen nemen en dagelijks tegenkomen. Inzet is de hoge vormgevende kwaliteit van de (Voorlopige) Bieding van Avenue2, concreet meetbaar in belevings- en toekomstwaarde.

Dit biedt garanties dat A2 Maastricht een aantrekkelijke, bruikbare, karakteristieke en herkenbare schakel vormt, passend in (de vormgevingskaders voor de A2 als onderdeel van) het landelijke snelwegennetwerk, binnen het totale budget.

7.3 Vormgevingscoördinator

Het Integraal Plan in combinatie met de bijlage stad en landschap en het voorliggende Specialistisch Rapport Stad en Landschap geven een inzichtelijk beeld van de visie van Avenue2. De aan te stellen vormgevingscoördinator (VGC) integreert het ontwerp in al zijn facetten plus de achterliggende visie in één esthetisch kader, als hulpmiddel om het project op de juiste wijze te materialiseren.

Maar kwaliteit en inpassing vragen om meer dan het "inkleuren van de vakjes" van een conceptueel architectonisch ontwerp door opeenvolgende vakdisciplines. Op het moment dat een ontwerpkeuze van een technisch specialist voor een onderdeel zijn weerslag heeft op de verschijningsvorm van bijvoorbeeld de snelweg, de laan, andere stedelijke routes en het samenspel tussen deze onderdelen, is het essentieel om keuzes af te stemmen en mede te beoordelen vanuit het totale project.

Wij zien het project A2 Maastricht ook niet als een autonoom te produceren object, maar als een schakel die aan alle kanten en op vele schaalniveaus aansluit op de omgeving. Vertaling van de diverse planelementen naar de juiste concrete bouwdelen, aansturing van de fysieke detaillering van elk onderdeel, de keuze van werkmethode voor zover van belang voor de uiterlijke verschijningsvorm van het project en nadrukkelijk ook sociale veiligheid maken alle deel uit van het taakveld van de vormgevingscoördinator.

Wat in het project zeker geen afgeleide mag worden van bouwmethodiek en de onderverdeling in ontwerpdisciplines, is de detaillering. Ook op dit terrein heeft de VGC een grote verantwoordelijkheid om gedurende het gehele proces, maar zeker tot en met de realisatie, te zorgen voor een hoge esthetische kwaliteit van het werk. Naast het totaal van details en praktische uitvoerbaarheid is een belangrijke ambitie van de VGC om de toekomstige gebruiker van het gebied een “oogstrelende” ervaring te bieden.

Ook de dialoog tussen technische ontwerpers, Welstand en het Projectbureau A2 Maastricht zal via de VGC lopen.

Door gebruik te maken van goede visualisaties in 3D kan (de tussenstand van) het ontwerp goed worden getoetst aan de eisen en kan daarover inzichtelijk worden gecommuniceerd met stakeholders.

Taakomschrijving, processtappen en activiteiten van de VGC binnen een strakke procesplanning met voldoende (review-)capaciteit worden in een volgende ronde in een Werkpakket Vormgevingscoördinatie voorgelegd aan het Projectbureau A2 Maastricht.

Voor zijn werkwijze volgt de vormgevingscoördinator (VGC) het Projectmanagementplan (PMP) van Avenue2. De VGC heeft een zelfstandige, herkenbare rol bij het ontwerpen, vormgeven, kiezen van oplossingsrichtingen, controleren van de technische uitwerking en verificatie van ontwerpeisen.

Ook bij het inkoopproces wordt de VGC als adviseur betrokken.

Steeds hanteert de VGC de esthetische ‘eisen’ en de deelvisies die op het project van toepassing zijn of die als dialoogproducten in een voorafgaande fase door het Projectbureau A2 Maastricht zijn bekrachtigd.

De VGC is verantwoordelijk voor:

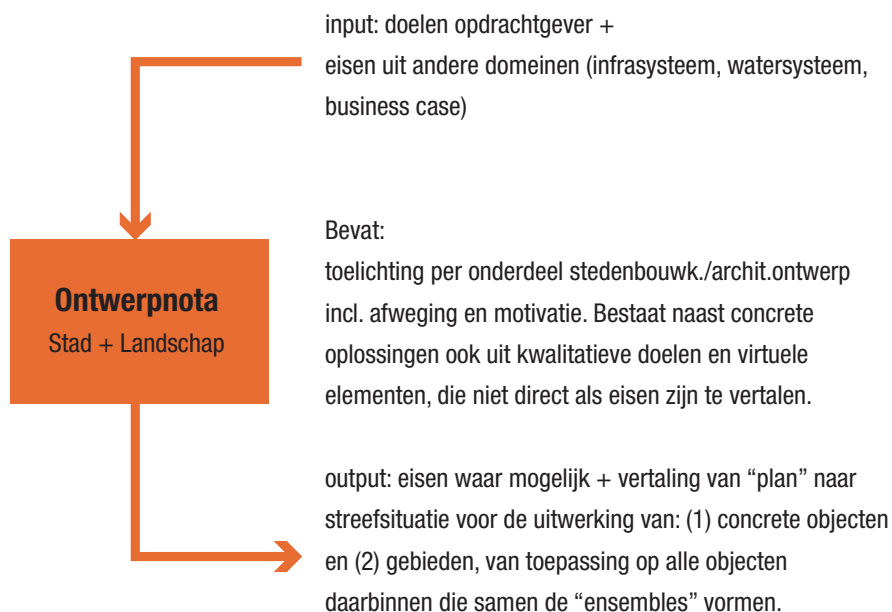
- uiterlijke vormgeving kunstwerken (infrastructuur - constructies);
- supervisie openbare ruimte (infrastructuur - wegenbouw);
- supervisie gebouwen (vastgoed);
- materialisering van alle beeldbepalende objecten;
- overleg Welstand (ruimtelijk ontwerp).

Tussentijds overleg met externe partijen zoals Welstand dient zich in onze optiek te concentreren op het vergelijken van het ingediende ontwerp met de hiervoor genoemde documenten. In die zin zijn deze documenten op te vatten als het (enige) architectuurbeleid dat op het project betrekking heeft. De vormgevingscoördinator zit in het Overleg Kwaliteitsteam A2. Dit overleg dient steeds via het Projectbureau A2 Maastricht geformaliseerd te worden, zodat een eventuele bijstelling van uitgangspunten en eisen op de juiste manier wordt verwerkt in de Eisenboom.

7.4 Rapportage

Zodra wij starten, wordt het geheel van esthetische visies en analyses die raakvlakken hebben met het project A2 Maastricht conform de principes van Systems Engineering en het Avenue2 Projectmanagementplan “smart” gedocumenteerd en gebundeld in een eerste editie van de Vormgevingsvisie A2 Maastricht.

Methode Systems Engineering



Deze door de VGC verder uit te werken Vormgevingsvisie bevat – als overkoepelend document – de esthetische kaders voor het project en de inpassing hiervan in de omgeving. Het document doorloopt een aantal cycli en is opgebouwd aan de hand van de volgende vier onderdelen:

- visie A2: vormgeving van de A2 vanaf de snelweg, zowel transit als van en naar de stad;
- visie inpassing: vormgeving van de A2 vanuit de omgeving beschouwd;
- visie de Groene Loper: inpassing en vormgeving van de laan in de stad en het vervolg van de Groene Loper naar Céramique respectievelijk de Geusselt/Landgoederenzone;
- de inpassing en vormgeving van de stadsentrees Geusselt(plein) en Europaplein.

Middelen

De vormgevingscoördinator gebruikt voor zijn checks de volgende middelen:

- (afgeleide) vormgevingseisen, integraal opgenomen in de Eisenboom;
- deelname aan ontwerpteamoverleg, indien relevant;
- 3D (laten) tekenen van details, principes en objecten;
- handmatige schetsen, gescand en voor een goede beschikbaarheid ingevoegd in Systems Engineering conform de objectenboom;
- verslagen van intern en extern overleg, goed te keuren door Ontwerpmanager;
- autorisatie ontwerpresultaten op het aspect esthetiek vóór het definitief maken/indienen;
- autorisatie uitgevoerd werk (formulieren, parafen, evt. verbetermaatregelen);
- ‘kavelpaspoort’ als instrument om deelontwerpen af te stemmen.

Verantwoordelijkheden

De VGC is verantwoordelijk voor:

- de verificatie van de afgeleide (vormgevings-)eisen als vastgelegd in Systems Engineering;
- overleg met welstand over het plan;
- afstemming met vastgoed (ontwikkelaar), architecten in het team en ontwerpers van de infrastructuur.

English Summary



8 City and Landscape

This report has been issued by Avenue2 within the context of Stage four of the Competitive Dialogue procurement procedure for the A2 Maastricht project. Avenue2 is a Joint Venture of Ballast Nedam Property Development, Ballast Nedam Infrastructure, Strukton Bouw en Vastgoed and Strukton Civiel. Consultants to Avenue2 are among others ARCADIS Nederland, West 8 and DGMR.

This report documents aspects related to the spatial design, urban planning, architecture and real estate. Due to the integrated nature of this spatial plan, there are many relations between spatial-functional aspects of this plan and other aspects, such as traffic, noise, air quality, water and nature. This specialist report mentions these subjects, because of the integrality of the plan. Obviously, for the specialist reports on these subjects provide more detailed information. City and Landscape only mentions the subjects to show the mutual relations between them.

In addition to the chapters requested in the specification, Chapter 2 deals with an explanation of the urban 'Integral Plan'. This helps the reader understand the overall picture of our plan and gives a frame of reference for the following chapters. In Chapter 3 an analysis of national and European policy and a spatial analysis of the plan area A2 Maastricht is presented followed by the spatial considerations in relation to the infrastructure design in Chapter 4. The following chapter deals with the area around the highway and tunnel, and also with the contribution of new real estate to the creation of a suitable, attractive urban living and working area. As requested in the specification for this specialist report City and Landscape, the public space is being dealt with as a separate topic in Chapter 6. The vision of Avenue2 on the process to assure the quality of spatial design and architecture is described in Chapter 7.

Bijlage



Bijlage 1 Vigerend ruimtelijk beleid

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

1.1 Algemeen ruimtelijk beleid

Rijk: Nota Mobiliteit

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

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

Rijk: Nota Ruimte

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

De Nota Ruimte heeft vier algemene doelen:

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

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

Nationale ruimtelijke hoofdstructuur: economie, infrastructuur, verstedelijking

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

Nationale ruimtelijke hoofdstructuur: water, natuur, landschap

De nationale ruimtelijke hoofdstructuur omvat gebieden en netwerken, die voor de ruimtelijke structuur en het functioneren van Nederland van grote betekenis zijn. Het nationaal ruimtelijk beleid voor water en groene ruimte richt zich op borging en ontwikkeling van natuurwaarden, van landschappelijke kwaliteit en van bijzondere, ook internationaal erkende, landschappelijke en cultuurhistorische waarden. Deze zijn uitgewerkt in nationale landschappen. Ten oosten van Maastricht bevindt zich bijvoorbeeld een nationaal landschap (zie kaart A2).

Rijk: nationale landschappen

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

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

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

Provincie: Provinciaal Omgevingsplan Limburg (POL)

In het Provinciaal Omgevingsplan Limburg zijn het streekplan, het provinciaal milieubeleidsplan, het waterhuishoudingsplan, het verkeers- en vervoersplan en het grondstoffenplan geïntegreerd. Tevens bevat het POL een economisch beleidskader op hoofdlijnen (fysieke elementen) en een welzijnsplan op hoofdlijnen (fysieke aspecten van zorg, cultuur en sociale ontwikkeling). POL zelf kan ook al beschouwd worden als structuurvisie die door provincies opgesteld moet worden op grond van de wetsvoorstellen voor nieuwe ruimtelijke wetgeving (en mogelijk ook op grond van nieuwe milieu- en waterwetgeving) in de toekomst. In de POL-kaart is de begrenzing van het nationaal landschap uitgewerkt. Tevens maakt de provincie afspraken met gemeentes en andere partijen over de wijze waarop de provinciale plannen doorwerken, bijvoorbeeld in bestemmingsplannen. Sectorale doelstellingen uit het POL zijn hierna per thema genoteerd.

1.2 Natuur en Ecologie

Natura 2000

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

Rijk: Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO)

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

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

In het uitvoeringsprogramma MJPO staan de belangrijkste barrières beschreven. Bepalend hiervoor is dat dieren en planten niet meer in hun migratie en dispersie worden belemmerd door de aanwezigheid van auto-, spoor- en waterwegen, voor zover die migratie en dispersie noodzakelijk zijn voor het duurzaam voortbestaan van populaties op provinciaal, nationaal en internationaal schaalniveau.

De wens tot "Ontsnippering" in de Landgoederenzone ten gevolge van de A2 wordt in het plan van Avenue2 ruim gehonoreerd.

Provinciaal Meerjarenprogramma Plattelandsontwikkeling 2007-2013

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

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

Provincie: Beleidsnota uitvoering Flora- en faunawet

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

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

Provincie: Natuur en Landschapsbeheer 2000 – 2010

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

Provincie: Beleidsregel Mitigatie en compensatie natuurwaarden

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

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

Beheerplan Geuldal (wordt opgesteld)

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

Verbrede groenopgave A2

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

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

POL Natuur

Doel van het POL op dit punt is drieledig:

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

De inzet om met het project ontsnippering van de Landgoederenzone te bereiken is een van de belangrijkste uitwerkingen op het terrein van natuur in het plan van Avenue2. Compensatie is ontworpen voor EHS en POG (zie Specialistisch Rapport Stad en Landschap hoofdstuk 4 en Specialistisch Rapport Natuur, paragraaf 6.4).

1.3 Cultuurhistorie en Archeologie

Europa: Verdrag van Malta

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

Rijk: Nota Belvédère

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

Provincie: erfgoedbeleid

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

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

Het uitgangspunt hierbij is niet de bescherming van het gehele aandachtsgebied. Het is immers niet van te voren bekend welke waarden aanwezig zijn en waar de vindplaatsen exact liggen. Basisprincipe voor het beleid is een hoge kwaliteit van het archeologisch onderzoek. Omdat niet alle vindplaatsen even belangrijk zijn en niet alle waardevolle vindplaatsen behouden kunnen blijven, zullen in het gehele archeologische onderzoekstraject keuzes gemaakt moeten worden.

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

Gemeente: Nota cultureel erfgoed Maastricht

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

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

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

Het plan van Avenue2 valt binnen laatstgenoemde regel en daarom is – als gevraagd – het effect van het plan op het cultuurhistorisch erfgoed in beeld gebracht (zie paragraaf 3.3 en bijlage 2).

1.4 Landschap en Omgeving

Rijk: Routeontwerp A2 – visie op de omgeving

In het Specialistisch Rapport Stad en Landschap paragraaf 4.5 is een samenvatting en eerste uitwerking gegeven van deze nota voor het traject Maastricht.

Provincie: POL Landelijk gebied

Het landelijk gebied moet in de toekomst vitaal blijven, met voldoende dynamische plattelandskernen om een goed woon- en leefklimaat voor de hier wonende en werkende bevolking te bieden. Het actief verder ontwikkelen van een robuuste ecologische structuur en veerkrachtige watersystemen is ondermeer nodig om de gevolgen van klimaatsveranderingen op te vangen en om zorg te dragen voor een goede leefomgeving en economisch vestingklimaat.

Op tal van terreinen is een kwaliteitsslag aan de orde. Naast landbouw, toerisme en vrijetijdseconomie geldt dat ook voor bijvoorbeeld natuur, water en landschap. Wij zien daarbij kansen voor

het combineren van rode ontwikkelingen met het versterken van landschap en cultuurhistorische waarden en de verdere ontwikkeling van natuur. Dat vormt ook de basis voor ons contourenbeleid. Met het oog op bescherming van het basiskapitaal van natuur en landschap zijn de plattelandskernen omgeven door contouren. Woningbouw en uitbreiding van bedrijvigheid vinden bij voorkeur plaats binnen deze contouren. Onder voorwaarden, uitgewerkt in de POL-aanvulling Contourenbeleid (2005), staan GS initiatieven buiten de contouren toe.

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

Het landschapsontwikkelingsplan heeft verschillende doelen. Eén van de doelen is een landschap van hoge kwaliteit te ontwikkelen. Daarbij is het vergroten van de toeristische en recreatieve aantrekkingskracht een belangrijk speerpunt. Toerisme en recreatie zijn namelijk gebaat bij een aantrekkelijk landschap.

Met het plan wordt tevens een halt toe geroepen aan de sluipende achteruitgang van het landschap in de regio.

Het landschapsontwikkelingsplan richt zich op de toekomst met cultuurhistorie als richtinggevende inspiratiebron, en vormt de basis voor een gebiedsdekkend investeringsprogramma ter verbetering van het landschap. Uiteindelijk doel is investeren in behoud, herstel en ontwikkeling van het cultuurhistorische landschap in Zuid-Limburg, dat levensvatbaar is in de 21e eeuw.

Het plan van Avenue2 draagt onder meer met de Groene Loper bij aan realisatie van deze doelen, waarbij ecologische waarden zijn meegewogen.

Gemeente: Maastricht Mosaïek 2030 en Actualisatie 2008

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

De aanvullende Nota Actualisatie 2008 bevat als concrete aanvullingen:

- ontwikkeling van het Geusseltpark (zie Masterplan) vormt op stedelijk schaalniveau een schakel in een recreatief netwerk van Terraspark oost/Middenterras;
- voor de kantorenmarkt wordt gemeld dat grootschalige toevoegingen niet wenselijk zijn (zie paragraaf 5.5);
- als nieuwe beleidslijn wordt cradle to cradle voor het eerst formeel geïntroduceerd. Dit principe is, aangevuld met andere kansen voor duurzaamheid, in de gegeven setting door Avenue2 aangegrepen om bij de uitwerking integraal in het ontwerp te verwerken (zie paragraaf 5.3.3).

Gemeente: Structuurbeeld & Mobiliteitsbeeld Maastricht

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

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

Gemeente: Hoger bouwen in Maastricht

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

- Hoogbouw is niet mogelijk binnen het beschermd stadsgezicht.
- Hoogbouw is niet mogelijk in de zichtlijn vanaf de Pietersberg en de Belvédèreberg naar de torens van St. Jan en St. Servaas.
- Buiten de bovengenoemde zones is hoogbouw alleen bespreekbaar als compositiemiddel binnen een centrummilieu.
- Bij hoogbouw gaat het om torens. Dat wil zeggen: alle zijdes moeten minstens twee maal zo hoog als breed zijn.
- Voor de maximale hoogte voor hoogbouw in Maastricht gelden twee uitgangspunten:
 - het silhouet van de binnenstad moet gerespecteerd worden;
 - nieuwe hoogbouw mag niet uitsteken boven de dalrand aan de oostzijde van de stad;
 - dit leidt tot een maximum hoogte van 50 meter, gemeten vanaf het plaatselijke maaiveld.
- Bij de stadsentrees langs de A2, dat wil zeggen de omgeving Geusselt en Randwijck/Europaplein is maximaal 70 meter vanaf het plaatselijk maaiveld toegestaan.
- Er moet sprake zijn van hoogwaardige architectuur.
- Voor elk hoogbouwproject moet een hoogbouweffectrapportage worden gemaakt, waarbij naast het effect op de naaste omgeving ook het uitzicht vanaf enkele nader te bepalen hooggelegen punten in de stad aanschouwelijk wordt gemaakt. De kosten hiervan zijn voor rekening van de ontwikkelende partij.

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

Gemeente: Structuurschets Noordoost

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

Dit betreft onder andere:

- Het maken van een nieuwe verbinding tussen Wyck en Wyckerpoort over de sporen ten noorden van het station voor openbaar vervoer, fiets en voetganger. Daarbij krijgt het station ook een duidelijke entree aan de oostzijde (aangesloten op de Groene Loper).
- Het maken van een tunnel onder het spoor tussen Limmel en Nazareth (Balijeweg, buiten plangrens).
- Het ondergronds brengen van de belemmerende en ontsierende hoogspanningsleidingen (de termijn waarop dit zal gebeuren is nog onbekend).
- Vormgeving van de Viaductweg als een “brug over de stad” met ongelijkvloerse kruisingen voor het lokale wegennet (zie uitwerking en visualisatie in paragraaf 4.1).
- Het maken van een ongelijkvloerse kruising voor langzaam verkeer tussen Nazareth en de Geusselt over de A2 (zie fietsbrug, object I-13610 beschreven in paragraaf 3.2.2).
- Aantrekkelijke langzaam-verkeerroutes tussen Old Hickoryplein - Geusselt en Voltastraat – Geusselt (uitgewerkt als verkeersluwe kruisingen op de Groene Loper).

Voor het groene raamwerk is de opgave drieledig:

- Vernatting: het weer “aan de praat krijgen” van het watersysteem, door afvoer van grondwaterstromen langs de A2-tunnel en waterafkoppeling in de wijken (zie Specialistisch Rapport Natuur).
- Ontsnippering: onder andere door het maken van water- en recreatieve verbindingen tussen de Geusselt en de Landgoederenzone (beschreven in paragraaf 4.6).

- Toegankelijkheid: onder andere door transformatie van bedrijfsterreinen langs de Maas en het aanleggen van een wandel- en fietspromenade langs de Maas die uitmondt in het Griendpark (buiten plangrens A2 Maastricht).

Een verbetering van het voorzieningenniveau wordt bereikt door:

- Een regionaal sport- en leisurecentrum Geusselt met onder andere een regionaal zwembad, een sporthal en andere in- en outdoor sportvoorzieningen (in uitvoering, buiten plangrens).
- Het creëren van een samenhangende structuur tussen wonen, welzijns- en zorgvoorzieningen. Hierdoor worden de bewoners van Noordoost in staat gesteld, al dan niet in combinatie met zorg, zo lang mogelijk zelfstandig in hun vertrouwde omgeving/buurt te wonen. Er lopen twee studies: een voor Wittevrouwenveld/Wyckerpoort (onderzoek naar ingebruikname Openluchtschool na ondertunneling van de A2) en een voor Limmel/Nazareth (functie niet in scope, als woningtypes wel voor deze doelgroep bruikbaar).
- Het nieuwe winkelcentrum aan de Voltastraat in samenhang met de herontwikkeling van de KPN-locatie. Dit ligt in het hart van oost en buiten de plangrens, maar het is wel een belangrijke bestemming met invloed op de ontworpen routes in de wijk.
- Een nieuw buurtwinkelcentrum Limmel-Nazareth (buiten de plangrens).
- Onderzoek naar ruimte voor perifere detailhandel en cultuur- en congresfuncties aan weerszijde van de Noorderbrug (respectievelijk noord- en zuidzijde). Via herstructurering worden stedelijke woonmilieus gerealiseerd (Wittevrouwenveld, Wyckerpoort, Nazareth zuid), een stadsrandmilieu (Nazareth noord en midden) en een dorpsmilieu (Limmel). Voor de werkmilieus liggen de accenten op grootschalige kantoren (Geusselt), revitalisering van (maak)industrie (Beatrixhaven, uitbreiding-Mosa Limmel) en nieuwe woon-werkcombinaties. Bij de herstructurering moet nadrukkelijk rekening worden gehouden met de cultuurhistorische waardestelling.

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

Gemeente: Integrale ontwikkelingsvisie Maastricht Belvédère

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

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

De Ontwikkelingsvisie Landgoederenzone vormt de meest concrete uitwerking van de Ontwikkelingsvisie Belvédère en is verwerkt in het plan van Avenue2.

Gemeente: Nota over de sporen

Deze nota schets voor de korte en de langere termijn een streefbeeld voor betere verbindingen voor fietsers, voetgangers en het openbaar vervoer over de spoorlijn en voor het NS station. De aangegeven nieuwe routes grijpen wij in ons plan aan om in het stedenbouwkundig plan en het vastgoedprogramma een passende invulling te maken (zie paragraaf 4.5).

Gemeente: Masterplan Geusseltpark

Dit plan uit oktober 2005 bevat maatregelen voor (her)inrichting van de omgeving van het stadion als recreatief park bij de stad, in combinatie met aanpassing van het watersysteem, voorzieningen en woningbouw in scheggen in de zuidoosthoek. Het plan – dat deels al is gerealiseerd en deels in voorbereiding – raakt direct aan het plan van Avenue2.

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

Gemeente: Ontwikkelingsvisie Landgoederenzone Maastricht

Dit plan bevat naast een analyse van sterke en zwakke punten, zes voorstellen voor versterking van diversiteit, water, ecologie, routes, programma en ruimtelijke markering. De status van de voorstellen is niet af te leiden uit het document, zodat wij het met name als inspiratieboek benutten, afgewogen tegen andere (beleids)doelen zoals ecologie en natuur.

Masterplan Bedrijventerrein Beatrixhaven

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

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

Gemeente: Handboek openbare ruimte Maastricht

Dit document heeft de status concept (juni 2008), maar bevat belangrijke voorwaarden en standaardprincipes voor de nadere detaillering van de openbare ruimte. Deze informatie wordt na gunning gecombineerd met de ontwerpvisie van Avenue2 als verwoord en verbeeld in hoofdstuk 5.

Gemeente: Welstandsnota Maastricht

Naast procedures en overkoepelende beleidslijnen voor de architectuur in de gemeente, zijn met name hoofdstuk 5 over Maastricht-Oost en paragraaf 4.3 over de Landgoederenzone relevant. Ervaring als architect en als supervisor binnen Avenue2 in Maastricht garandeert de inpasbaarheid van het voorliggende voorstel in deze beleidsnota. Vertaling van de Welstandsnota naar specifieke kaders voor beeldkwaliteit (ontwerpeisen ten aanzien van materiaal, detaillering en kleur) vindt plaats zoals beschreven in hoofdstuk 6 van dit specialistisch rapport (mede in samenhang met Route-ontwerp A2, paragraaf 3.5).

Gemeente: Welstandsnota gemeente Meerssen

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

1.5 Water

Gemeente: Waterplan Maastricht

De belangrijkste ruimtegerelateerde doelstellingen uit het Waterplan zijn:

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

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

Europa: De Kaderrichtlijn Water

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

Maatregelen voor Maastricht, zie hierna onder het kopje Stroomgebiedbeheersplan 2009.

Waterschap Maas en Roer: hoofdwatgangen

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

Stroomgebied Maas

In stroomgebiedbeheersplannen staan op termijn alle milieudoelstellingen voor het grond- en oppervlaktewater en de beschermde gebieden, plus de maatregelen om deze doelstellingen te bereiken. Voorbeelden van deze maatregelen zijn herstel- en inrichtingsmaatregelen voor oppervlaktewateren, het schoonmaken van waterbodems en het weer laten meanderen van beken, het verbeteren van het zuiveringsvermogen van rioolwaterzuiveringsinstallaties en het verminderen van het gebruik van bestrijdingsmiddelen.

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

Nota Stedelijk waterbeleid

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

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

Provincie: POL Water

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

Stroomgebiedsvisie Limburg

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

Bijlage



Bijlage 2 Cultuurhistorische waardestelling

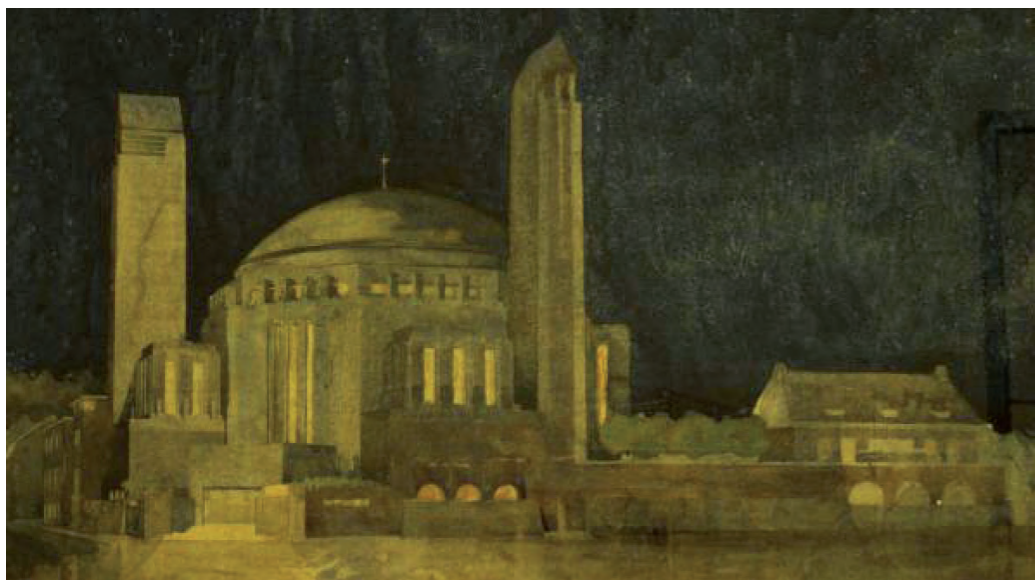
(Een aantal passages zijn een bewerking van het manuscript van de Architectuurkaart Maastricht 1895 – 1995, uitgave en copyright: Stichting Topos 1997).

2.1 De geschiedenis van de A2 traverse en de ontwikkeling van het Maastricht-Oost

1920-1945

In 1920 verstrekt de eerwaarde rector C.H. Luyten de opdracht voor het ontwerpen van een rectoraat en een Rooms Katholiek kerkgebouw ter ere van het Heilig Hart aan de jonge architect Alphons Boosten. Het moet een centraal bouwwerk worden, zo stelt de rector, met een koepel die het hele gebouw zal omvatten. Zo kan het een symbool zijn voor kerkelijke en parochiale eenheid. De locatie ligt aan de oostzijde van de spoorlijn in aansluiting op het station en oud Wijck. Op dat moment staat hier niet veel meer dan de villa Wijckerveld van de familie Regout. Het controversiële ontwerp van de huidige Koepelkerk, wordt overhoeks geflankeerd door slanke torens, die gelijkenis vertonen met minaretten en nooit gerealiseerd zullen worden (zie figuur 1).

Figuur 1



Tegelijkertijd ontwerpen Marres en Sandhövel '66 ambtenaarswoningen' voor rekening van de bouwvereniging Woningzorg. De robuust uitgewerkte bouwblokken met hoektorens en 'hollandse' ramen tussen de koepelkerk en villa Wijckerveld (zie figuur 2).

Stedenbouwkundig plan

Het stedenbouwkundig plan dat deze nieuwe ontwikkelingen in het stadsdeel Oost in een groter geheel moet binden is een uitwerking van het algemeen uitbreidingsplan voor Maastricht dat in 1919 gemaakt wordt door ir. Jos Cuypers. Dit plan vormt de basis voor de stedenbouwkundige ontwikkelingen in de jaren '20. Het is vooral een ruimtelijk antwoord op acute terreinbehoefte op het gebied van woningbouw, industrie en recreatie.

Een (overigens niet gesigioneerde) tekening, vastgesteld in de raadsvergadering van 18 april 1921, toont een doorgaande groene zone als winterbed van de Maas. Deze vrije strook wordt later het tracé van de huidige A2 traverse (zie figuur 4).

Figuur 2



Uitbereiding volkshuisvesting

Op 1 januari 1920 annexeert Maastricht onder andere het gebied Geusselt en Witte Vrouwenveld van Amby. Zij annexeert tevens het gebied Wijckerveld en Geusselderbroek van Meerssen (overige annexaties zijn de gemeenten St. Pieter, Oud-Vroenhoven, alsmede Heugem van Gronsveld en Limmel van Meerssen). Hiermee komt extra ruimte beschikbaar voor het bouwen van gezinswoningen voor arbeiders, die slecht gehuisvest zijn in de overvolle binnenstad.

Het stadsbestuur van burgemeester Van Oppen wil met het oprichten van niet al te grote concentraties van arbeiderswoningen en de snelle oprichting van parochies de volkshuisvesting dienen en tevens, naar verluidt, de socialisten de wind uit de zeilen nemen.

Te beginnen met het gebied Witte Vrouwenveld in de driehoek Frankenstraat, Tsaar Peterstraat en Tillystraat. Daar gaan de eerste bouwactiviteiten in 1921 van start met 160 betonnen arbeiderswoningen. Tussen de Frankenstraat en de Aartshertogenstraat volgt vrijwel direct de bouw van 273 woningen voor geschoolde arbeiders en beambten door de bouwvereniging van de spoorwegambtenaren 'Eigen Haard'.

Het ontwerp van architect Van Tiene heeft een basement van Kunradersteen, getoogd metselwerk boven de ramen en een Oud-Hollandse trapgevel. Als verwijzing naar het station, zei men toen. Beide wijken, realisaties van het eerder genoemde stedenbouwkundig plan van 1921, worden in de jaren '70 afgebroken (zie figuur 3).

Figuur 3



Winterbedzone

Op 1 januari 1923 dateert J.H. Vluggen de kaart van het toenmalige Maastricht. De nieuwe ontwikkelingen in het Witte Vrouwenveld tekenen zich af op enige afstand van de stad. Het tussengebied kan 's winters immers vanuit Heugem onder water stromen bij hoge waterstanden (zie figuur 4).

Figuur 4



Tussen 1922 en 1923 wordt dit winterbed van de Maas gekanaliseerd door de inzet van de gemeentelijke werkverschaffing in deze tijd van werkloosheid. Het gebied tussen de Meerssenerweg en het gekanaliseerde winterbed wordt opgevuld met middenstand- en arbeiderswoningen; ook naar ontwerp van Marres en Sandhövell. Met uitzondering van de woningen langs de Meerssenerweg en een karakteristiek rijtje aan de Prof. Moserstraat sneuvelde ook deze buurt in de stadsvernieuwingsdrift van de jaren '70.

Alphons Boosten en Jos Ritzen completeren dit gebied met hun ontwerp voor het Thorbecke plantsoen en de Prof. Thomassenstraat. Villa Wijckerveld staat ineens midden in een omsloten parkje en in de as van de villa krijgt de hoek Frankenstraat-Wittevrouwenweg een halve cirkelvormige verbreding. Hier komen spoedig particuliere woonhuizen en winkels tot stand. Soortgelijke ontwikkelingen vinden plaats langs de traditionele uitvalswegen, de Heerderweg (de tramweg naar Vaals) en de Scharnerweg. Ieder van bovenstaande straten vertegenwoordigt overigens min of meer een bepaalde stand.

Parochie in Wittevrouwenveld

Het was hoog tijd om in het Witte Vrouwenveld een parochie te stichten. In 1924 wordt een pastorie aan de Edisonstraat gebouwd naast een houten noodkerk, die op palmzondag dat jaar wordt ingewijd. Een foto uit die tijd met op de voorgrond de villa Wijckerveld, inmiddels in gebruik als huishoudschool, toont de toenmalige stand van zaken: de woonbuurten, de aanzet van de Frankenstraat, het gekanaliseerde winterbed, alles ligt nog vrij in het veld. Geheel links de pastorie, in het midden het schakelstation van de stroomverkoopmaatschappij, destijds uniek in Europa, met op de voorgrond twee ingenieurswoningen (de achterliggende toren bestaat niet meer), evenals de pastorie naar ontwerp van Boosten. Alle met overstekende tentdaken, in het open veld verwijzen ze naar elkaar (zie figuur 5).

Figuur 5



Opbloei (woning)bouw in de jaren '30

De kaart van Vluggen fixeert de situatie rond 1923, maar geeft tevens grofweg het beeld zoals dat tot 1945 zal blijven voortbestaan. Ten gevolgen van de conjuncturele omslag stagneert de sociale woningbouw na 1922, maar in de jaren '30 wordt er weer volop gebouwd in Maastricht-Oost. De particuliere bouw langs de Frankenstraat groeit uit tot een winkelstraat naar behoefte. Tevens vinden particuliere bouwactiviteiten plaats langs de verbindingsstraten met de Scharnerweg, de Eburonenweg en Koning Clovisstraat. Het bouwblok rond de koepelkerk en de wanden langs het toekomstige Koningsplein (toen nog steeds de winterbedzone) worden gecompleteerd. In de straten rond de Marechausseekazerne aan de Scharnerweg worden ook kavels uitgegeven. In 1931 gaat de door Frits Peutz ontworpen openluchtschool St. Theresia in gebruik aan de Witte Vrouwenweg (ontwerp 1929).

In 1936 ontwerpt Peutz de Onze Lieve Vrouwe van Lourdeskerk. Bouwpastoor Jacobs zag zijn kerk centraal staan in de wijk met aan de rechterzijde de meisjesschool, het K.V.J. -huis en bewaarschool. Aan de linkerkant de jongensschool en een parochiehuis (dit laatste kwam er niet), alles naar ontwerp van architect Peutz. Zijn uit Kunradersteen en Sibbermergel opgetrokken kerk in Berg en Terblijt bekoort het toenmalige kerkbestuur zeer. Zoiets willen zij ook, alleen groter. Peutz schetst zowel gotische als neoklassieke varianten om uit te komen bij zijn eigen karakteristieke handschrift (zie figuur 6).

Op witte donderdag 1938 vindt de inzegening plaats, weliswaar nog zonder toren en zonder ingangsportaal. De kerk ligt midden in de wijk, want in 1933 is het winterbed van de Maas gedempt, wederom met inzet van de gemeentelijke werkverschaffing voor werkelozen. Het globale uitbreidingsplan in hoofdzaak van 1931 voorziet nog niet in een belangrijke uitvalsweg in noordelijke richting op deze plaats. Tot 1959 zullen het Wittevrouwenveld en Wijckerveld verbonden zijn door een open veld.

Dan wordt er een streep getrokken door de centrale parochiedroom van pastoor Jacobs en zal zijn kerk aan de E9 komen te liggen, de verbindingsweg die later uit zal groeien tot de A2 stadstraverse. Eén van de laatste knelpunten in de Europese Noord- Zuid route, die nu ondertunneld zal gaan worden.

In 1930 worden wederom woningwetwoningen gebouwd aan de Frankenstraat, de Tillystraat en de Aartshertogenstraat. In opdracht van Bouwvereniging St. Servatius worden in de Edison- en Franklinstraat het woningtype herhaald dat Alphons Boosten eerder ontwierp voor de wijk Boschpoort en in de St. Nicolaasstraat. Recent heeft de zogenaamde Electrobuurt moeten wijken voor de vernieuwing van het winkelcentrum van Wittevrouwenveld rond de kerk, dat in aanbouw is.

Figuur 6



In 1939 worden reeds plannen gemaakt voor de Burgemeesters -en Schepenenbuurt, maar tijdens de oorlog kan slechts op bescheiden schaal een begin gemaakt worden met de uitvoering. Ook de gemeente Heer groeit en in 1937 wordt aan de straat die nu de Wethouder van Caldenborglaan heet, de St. Antonius van Paduakerk gewijd. Het ontwerp van Swinkels en Schoenmakers, eveneens uit Kunradersteen en Sibbermergel opgetrokken, is minder virtuoos dan dat van Peutz voor het Wittevrouwenveld.

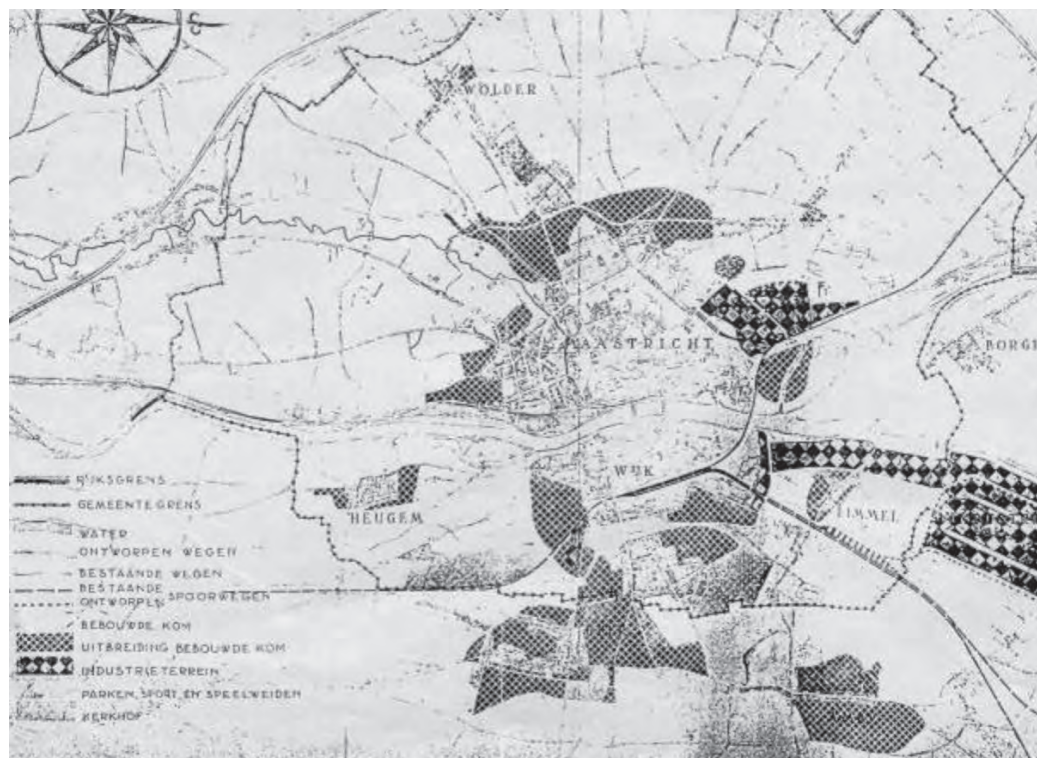
Voor de granieten bekleding in het interieur richt de ondernemende pastoor zich tot Mussolini, waarop, zo gaat het verhaal, 'Il Duce' het zwarte gesteente geschonken heeft. In de bouwblokken rond de kerk komen particuliere woonhuizen en geschakelde villa's te staan.

Het einde van een tijdsperiode

Hier eindigt een tijdsperiode en daarmee een wijze van planning.

Maastricht-Oost en in het bijzonder het Wittevrouwenveld illustreert als eerste Maastrichtse uitbreidingswijk het procedé van stadsplanning voor en na 1945. De vooroorlogse periode is in kleine stappen beschreven, want zo ging de realisatie van de verzuilde initiatieven in zijn werk. Het streven naar beperkte wijkeenheden (zoals burgemeester van Oppen het zag) wordt vervangen door de parochiegedachte. De traditionele uitvalswegen zijn niet langer toereikend en een verkeerscirculatieplan wordt opgesteld. Het particulier initiatief wordt vervangen door de overheid als regelgever in een gestuurde planning. De architectonische invulling komt los te staan van het stedenbouwkundig plan. De traditionele woningtypologie met zijn architectonische stijlmotieven wordt ingewisseld voor wat men zag als de moderniteit, die onder de productiedwang en commerciële belangen uiteindelijk zal verschrompelen.

Figuur 7



Na 1945

Als na de bevrijding de wederopbouwperiode begint, wordt de gemeentelijke dienst Stadsontwikkeling onder meer belast met de uitvoering van de Woningwet en plannen voor nieuw- en verbouw van de gemeentelijke eigendommen. Ir. F.C.J. Dingemans is van 1943 tot 1951 directeur van stadsontwikkeling en vanaf 1952 werkzaam als stadsarchitect. Drs. J.J.J. van de Venne wordt dan directeur.

De Woningwet omschrijft als verantwoordelijkheid van het gemeentebestuur 'alle stedenbouwkundige maatregelen welke voor een harmonische stadsontwikkeling noodzakelijk zijn'. Dat houdt in: bemoeienissen met rooilijn plannen, grondgebruik en vooral uitbreidingsplannen. Het stedenbouwkundig plan wordt tevens het bestemmingsplan.

Het uitbreidingsplan uit 1919 van Jos Cuypers kwam in voorgaande tekst al ter sprake. In 1931 wordt het eerste uitbreidingsplan in hoofdzaken opgesteld door Ir. Jos Klijnen. Het is meer een impressie en, zoals de ontwerper stelt, niet het resultaat van systematisch onderzoekswerk (zie figuur 7).

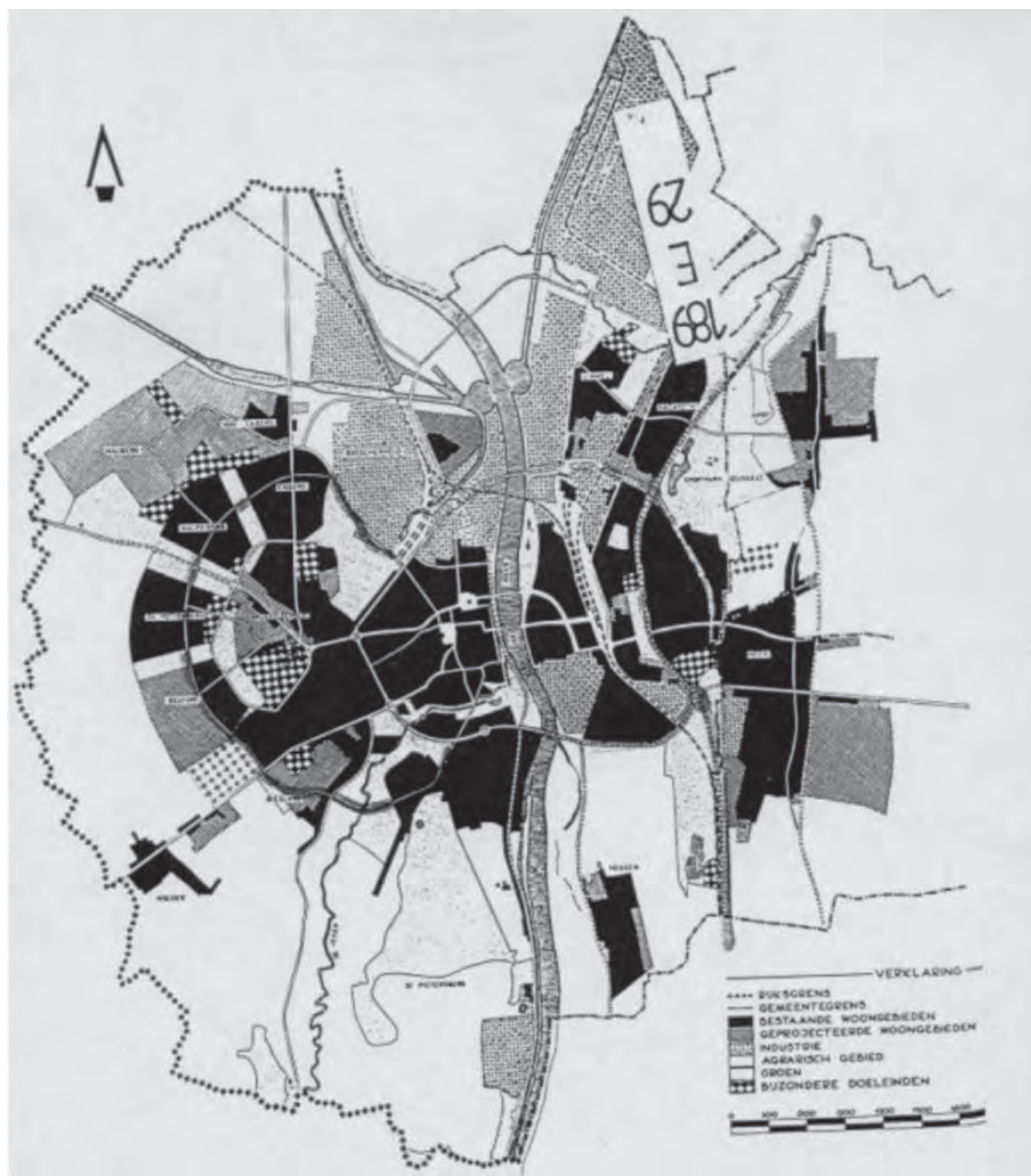
Structuurplan Maastricht

Pas in 1954 worden 'de functionele ontwikkelingen in de toekomstige werkelijkheid van Groot Maastricht' (Maastricht plus Heer en Amby) vastgesteld in een structuurplan.

Hierin wordt de sociaal-economische betekenis en ruimtelijke ordening van de expanderende stad vastgelegd. Sociaal onderzoek gaat eraan vooraf en wordt gepresenteerd in 'Inleidende studies tot de uitbreidingsplannen in hoofdzaken voor de gemeenten Maastricht, Heer en Amby' door Dr. Jos Viegen (1952) (zie figuur 8).

Het grote stadsplan van wederopbouw en expansie is al eerder ontworpen in 1950. Dit ontwerp vormt de basis voor de ontwikkeling van het na-oorlogse Maastricht, in feite voor de situatie zoals wij die nu kennen (pas in de jaren '70 kijkt men zich in de wijken Daalhof-Noord en de Heeg bewust van deze planningsprincipes af of beter gezegd zet men zich hier bewust tegen af. Dit heeft te maken met de woonerfcultuur van die tijd).

Figuur 8



Herziening structuurplan

Als de bevolkingsgroei groter blijkt dan voorzien, wordt het structuurplan van 1954 in 1962 herzien en bijgesteld. De uitbreidingsmogelijkheden voor Maastricht zijn beperkt. Aan de westzijde door de Belgische grens, aan de oostzijde door de gemeentegrenzen van Amby en Heer.

De ruimtelijke samenhang tussen de drie gemeenten van 'Groot Maastricht' is een uitgangspunt voor de stadsarchitect. Toch zal de annexatie pas in 1970 zijn beslag krijgen. Aan de oostzijde vormt het waterwingebied tussen Geusselt en Amby een tweede beperking, die er uiteindelijk mede voor zal zorgen dat de A2 over de President Rooseveltlaan de stad passeert in plaats van via een randweg.

In 1964 formuleert drs. J.J.J. van de Venne achteraf de 'Beginselen der Maastrichtse Stedebouw'. In het kort:

- een synthese tussen oud en nieuw;
 - 'Groot Maastricht';
 - gelijkmatige ontwikkeling van westelijke -en oostelijke stadsdelen;
 - versteviging van materiële grondslagen;
 - de parochiegedachte als uitgangspunt van de moderne Maastrichtse stedenbouw.
- 'Uniek in de Nederlandse stedenbouw' zo wordt gesteld.

Kenmerken van de parochie

De parochie is een sociologische eenheid die haar oorsprong vindt in de kerkelijke gemeenschap en bestaat uit 3000-8000 zielen, een maatschappelijke geleding van arbeiders, middenstanders en kadergroeperingen en huishoudens in verschillende groeifasen en met verschillende status. Een eigen centrum met winkelvoorzieningen, een eigen verenigingsleven en scholen alsmede recreatieve voorzieningen als speelplaatsen en sportvelden.

De stad is één leefgemeenschap, parochies kennen een eigen identiteit maar zijn geen 'dorpen in de stad'. Parochies hanteren de volgende ruimtelijke kaders :

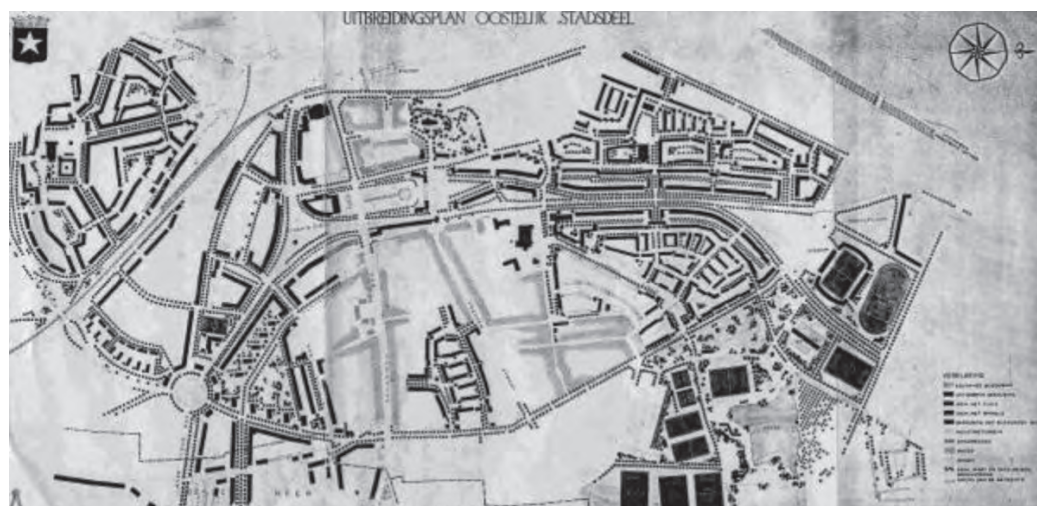
- De parochie kent een eigen systeem van verkeersverbindingen aansluitend op het hoofverkeersnet.
- Daarnaast zijn er 'interparochiële verkeerstraversen' die een verbinding tot stand brengen tussen de parochies onderling. Deze radiaal van Jekerdal tot Caberg is op de kaart van het structuurplan uit 1954 al zichtbaar en uitgevoerd, met uitzondering van de verbindingsweg Jekerschans-Aramislaan (Biesland), dwars door het Jekerdal.
- In het centrum van de parochie staat een (R.K.) kerk, een lagere school voor jongens en één voor meisjes, een kleuterschool en een verenigingsgebouw, bij en rond een plein met 15-30 buurtwinkels.
- Het subcentrum is een tussenschakel tussen buurt en 'city' en tevens middelpunt van de 'community organisation' in de terminologie van die tijd.
- De woningen worden gedifferentieerd niet meer naar 'stand', maar naar sociale klasse, in een harmonieuze differentiatie van laag - midden - en hoogbouw. Voor het gezin blijft de ééngesins-woning de aangewezen vorm. Verder vindt een differentiatie plaats naar huishouding en grootte van normale versus probleemgezinnen, afkomstig uit de saneringswijken.
- Zones als ontmoetingsplaats tussen de afzonderlijke parochies, de zogenaamde 'stedelijke radiaal traversen'. In deze zones overlappen de functies als middelbare onderwijsinstututen, sportzalen, zwembaden en beperkte schone industrie, staande in ruime groenzones die hoofdzakelijk als recreatieve voorziening dienen.

Uitbreidingsplan 'Groot Maastricht', Oostelijk deel

In Maastricht-West komen de 'beginselen' tot volledige bloei. In het oostelijk stadsdeel moet men voortbouwen op vooroorlogse realisaties. Zoals gezegd, markeert het Wittevrouwenveld de tijdsovergang. Wijkerveld, Nazareth en Limmel lijken testcases te zijn voor de erop volgende ontwikkelingen in West. Hun 'interparochiale verbinding' kon nooit tot stand gebracht worden, mede door de scheiding die de A2 traverse teweeg bracht.

Het uitbreidingsplan Oostelijk Stadsdeel uit 1947 is een uitwerking vooruitlopend op het

Figuur 9



uitbreidingsplan 'Groot Maastricht' uit 1950-1954 (zie figuur 8) ontworpen door stadsarchitect Frans Dingemans (zie figuur 9).

Oranjeplein, Koningsplein en President Rooseveltlaan

Het Oranjeplein wordt als verkeersplein gezien, het Koningsplein als een plein voor verblijf. De President Rooseveltlaan is een brede laan, symmetrisch vormgegeven hoofdweg ter plaatse van het voormalige winterbed waarvan de dwarsverbindingen een statige bebouwing doen vermoeden. Bij het Oranjeplein wordt een verbinding afgesplitst naar de spoorovergang voor het bereik van Wijck.

Van een tunnel onder het spoor door is nog geen sprake. De Scharnerweg begint bij de koepelkerk en gaat als secundaire weg verder over het Koningsplein. Dit plein wordt afgesloten met een soort poortgebouw, waarachter nog een tweede plein te vinden is (dit motief wordt later gerealiseerd bij het Old Hickoryplein - Generaalsbuurt). Hierdoor loopt een dwarsas van villa Wijckerveld naar de verbrede uitmonding van de (eveneens secundaire) Frankenstraat. De tussen 1948 en 1950 gerealiseerde Gemeenteflat aan het Koningsplein, naar ontwerp van de stadsarchitect, is de eerste realisatie van dit plan. In de nieuwe buurten Wijckerpoort en Wittevrouwenveld zien we open bouwblokken, afgewisseld met strokenbouw, altijd in duidelijk gedefinieerde stedelijke configuraties. De Burgemeestersbuurt is er een voorbeeld van.

Bij Nazareth wordt later een nieuw motief ontworpen: de portieketagewoningen die als diagonale coulissen de uitvalsweg begeleiden. Al deze stedenbouwkundige motieven komen in meer doorwerkte vorm terug in de erop volgende uitbreidingsplannen in West die de dienst Stadsontwikkeling onder leiding van Frans Dingemans ontwikkelt. Het partieel uitbreidingsplan voor Wittevrouwenveld dateert 30 oktober 1945 (zie figuur 10).

Figuur 10



Burgemeester- en Schepenenbuurt

Direct na de bevrijding verschijnen verhuishuizen en een noodschoolgebouw aan de Aartshertogenstraat. Tijdelijke noodwoningen komen te staan waar vroeger het Maas winterbed lag en waar later het PTT Telecom kantoor kwam (dat recent afgebroken werd). Dit te verzachting van de grote woningnood die als gevolg van saneringen in de binnenstad nog extra toenam. De Burgemeester- en Schepenenbuurt, alsmede de Tuinwijk waren reeds tijdens de oorlog ontwikkeld (zie figuur 11).

De Burgemeesterbuurt van architect Muré en het bejaardenhofje van architect Koene zijn de meest coherente buurtcomplexen. Het straatpeil wordt voor het hele gebied van 45.90 +NAP naar 47.50 +NAP gebracht, een uitvloeisel van het verleden als Maasbedding.

Dit levert karakteristieke souterrainwoningen op, in korte strokenbouw met verdiepte binnengebieden. De geknikte straten met afwisselende straatprofielen krijgen steeds een gesloten gezichtsveld. Een genre van tuinstadstedenbouw dat ongeveer gelijktijdig in het Heugemerveld ingezet wordt.

De eerste stedenbouwkundige plannen in de periode Dingemans zijn klaarblijkelijk nog traditioneel in uitleg en in architectonische uitwerking. De traditionele Delftse school heeft nog invloed. De continue ruimte van het modernisme komt pas later, in West, aan de orde. De wijze van woonbuurten maken die hier gevolgd wordt herinnert nog aan het vooroorlogse procédé. De bouw van de Gemeenteflat aan het Koningsplein, het eerste flatgebouw in Maastricht (en waarmee architect Dingemans een carnavalswagen verdiende), luidt als eerste een nieuw tijdperk in.

Kerken en parochiecentra

Rond de mergelkerk aan de Voltastraat komen vanaf 1948 particuliere winkels tot stand en Peutz ontwerpt de uit prefab betonnen elementen opgebouwde jongensschool. Het eerste parochiecentrum is gereed.

Als gevolg van de plannen voor de nieuwbouw van Wijckerveld en de aanleg van de autoweg wordt in 1949 het initiatief genomen aldaar een nieuwe parochie te stichten. In 1957 bestemde Monseigneur Guilhelmus Lemmens de giften ter gelegenheid van zijn 25-jarig priesterjubileum voor de bouw van de St. Guilhelmus kerk gelegen nabij de Geusselt. Deze kerk naar ontwerp van Jos Muré wordt in 1958 geconsacreerd, de Kerk van Wijckerveld aan het Old Hickory, ontworpen door Theo Boosten in 1960.

Tegelijkertijd is ook de kerk van Nazareth gereed (architect J. Groenendaal). In diverse buitenwijken staan noodkerken te wachten op een definitieve behuizing. Op 5 maart 1960, de dag voor Kerkenbouw zondag, legt Monseigneur P. Moors, de bisschop van Roermond, driemaal een eerste steen voor de kerken van Nazareth, Wijckerveld en Caberg. Ogenscheinlijk staan de liturgie en het geloof nog niet te wankelen op hun fundamenteën in dit bisdom. Het firmament van de kerkelijke bouwkunst is zeer pluriform geworden waarvan de drie bovenstaande kerken getuigen.

‘En moet tenslotte niet nadrukkelijk worden geconstateerd dat bij een onvoldoende huisvesting het godsdienstig en cultureel leven in het gezin bemoeilijkt, soms tot een onmogelijkheid wordt’, aldus de stadsplanners in de catalogus ‘Maastricht Bouwt’ (1947).

De stedenbouw als wederprobleem wordt in dit blad gezien als: ‘een economische noodzaak met rendement aan zowel materiële en als aan geestelijke waarden’.

De Mosa en Wijckerveld

Op de plaats van de voormalige Mosa-stort wordt in ‘49 het kernplan Wijckerveld ter hand genomen. Aanvankelijk voorziet het ontwerp in een soortgelijke verkavelingopzet van open bouwblokken en stroken, waarmee het Wittevrouwenveld reeds afgebouwd werd. Door de slechte grondgesteldheid en een gehonoreerd bezwaarschrift van de Mosa, waardoor een gedeelte van de locatie als fabrieksterrein in gebruik moet blijven, legt Dingemans in 1950 een partieel herzien plan voor het middendeel aan de gemeenteraad voor. Langs de rand van het terreingedeelte met de slechte bodemgesteldheid wordt in pleinvorm een bebouwing van portieketages, flats en maisonnettes voorgesteld met een bouwhoogte van 3-4 lagen. Aan de achterzijde ontstaat door ophoging een soortgelijke souterrain situatie als in de Burgemeesterbuurt (hier met overslagtuinjes voor de flatbewoners). De woningdichtheid zal in deze planvariant zelfs toenemen ten opzichte van het eerdere plan. Er ontstaat een plein van bijzondere dimensie, in de toelichting ‘plantsoen’ genoemd en ‘net zo groot als het Vrijthof’. De totale grondkosten worden als gunstiger voorgesteld. Zo krijgt Wijckerveld en daarmee Maastricht op vrij pragmatische gronden het fraaie Old Hickoryplein.

Figuur 11

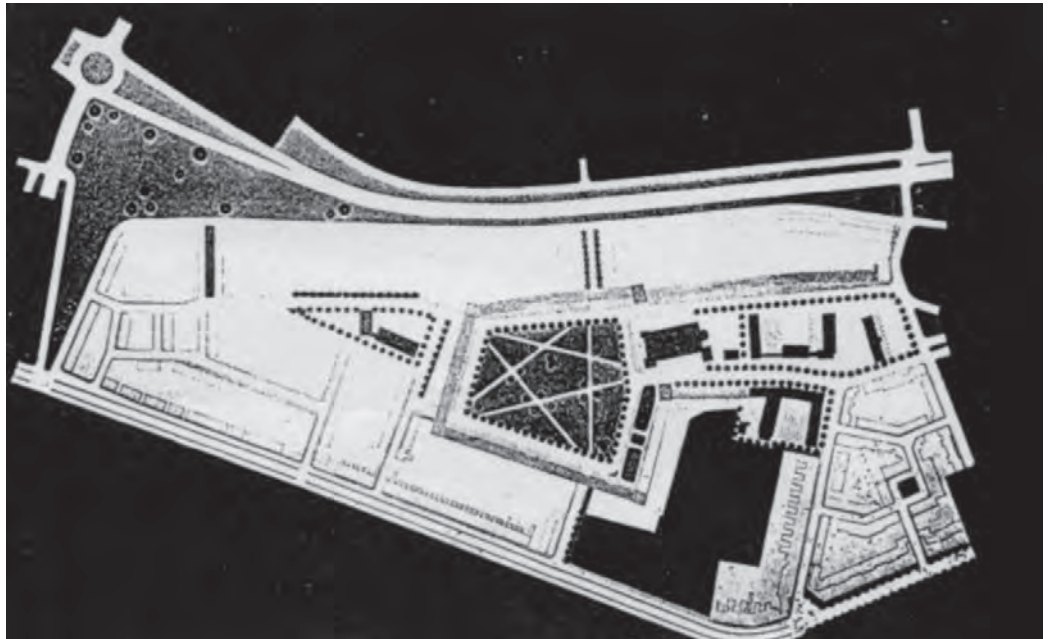


Het woningtype in de vorm van een portiek etageflat wordt in die tijd en streek weinig toegepast. Het druiste dan ook zeer in tegen de morele maatstaf van de pas benoemde pastoor, die de eigen voorkeur van de duplexwoning essentieel vindt voor het zedelijke welbevinden der bewoners. Aan het plein met zorgvuldig gesloten hoeken en brede poorten is ruimte voor de detailhandel en plaats voor een kerk, weliswaar niet helemaal in het midden.

De sociale voorzieningen als scholen en sportzaal worden samengebracht in een strook die een dubbele entree tot het plein geeft vanaf de Noormannensingel (zie figuur 12).

Helaas is in de uitwerking de potentie van deze strook niet waargemaakt en zelfs misgevat door opvulling met een gefragmenteerde woningbouw. Achter het Old Hickoryplein bevindt zich als

Figuur 12



overgang naar de generaalsbuurt nog een driehoekige pleinachtige ruimte die oorspronkelijk tevens plaats zou bieden voor een school.
Als in '59 de snelweg ter hand genomen wordt verschijnen hierlangs eveneens portieketage-flats op initiatief van een particuliere marktpartij. Ze zijn helaas niet meer te vergelijken met hun voorgangers aan het Old Hickoryplein, noch met de statige intenties die de stadsarchitect in het uitbreidingsplan aan de allée ooit toedichtte. Ook wordt de belofte die de Gemeenteflat inzette niet waargemaakt. De tijden zijn definitief veranderd. Aantallen en bouwsnelheid voeren een cynische boventoon (zie figuur 13).

Figuur 13



De wijk Nazareth en groenstroken

De enige parochie die nagenoeg in één keer gerealiseerd wordt is Nazareth in 1952, vernoemd naar de hofboerderij Nazareth, die samen met Jeruzalem en Bethlehem in dit buitengebied staan. De wijk Nazareth loopt vooruit op de ruimtelijke motieven die in de stedenbouwkundige plannen van Maastricht-West later terugkomen:

- De diagonaal geplaatste flatgebouwen die de rand van de wijk markeren.
- Het centrale plein met kerk en particulier gebouwde winkels.
- Gestrekte stroken met eengezinswoningen die met middenhoge flats op de kop tot open bouw-blok geregen worden.
- Een bijzondere articulatie van de hoek, die de vooroorlogse stedenbouw kenmerkt, blijft achter-wege. De architectonische uitwerking (evenals het Old Hickoryplein van Swinkels en Salemans) vertoont nog traditionele trekken van aanzet en beëindiging in de bouwmassa. De noodzaak van productiesnelheid gaat nog niet ten koste van zorgvuldigheid; de moderne prefab schokbe-tonnen elementen worden op een zowel constructieve als decoratieve wijze ingezet.
- De verdeling van de wijk in kleinere eenheden waartussen een brede groenstroken liggen.

Zouden deze als voorloper bedacht zijn van de inter-parochiale tangenten?

De door de gemeentelijke plantsoendienst geplaatste bordjes met “verboden zich op het gras te bevinden” bepalen de herinnering van de begintijd van deze stroken. Soortgelijke groene zones worden toegepast in Limmel (Bethlehemweg), Scharn (Vredeslaan) en Amby (Severen-plein). De uitbreidingsplannen van Heer en Amby werden voor de annexatie alvast ontworpen door de Maastrichtse dienst Stadsontwikkeling. In Scharn, dan nog gemeente Heer, komt een groene mid-denstrook in de as van de kerk te liggen. Daaromheen komt in de jaren '60 in halve cirkelbogen vrije sectorbouw tot stand. Een klassiek stedenbouwkundig motief ingegeven door de bestaande context. Vanuit het eerder besproken uitbreidingsplan Oostelijk stadsdeel uit 1945 zou de Adelbert van Scharnlaan te verklaren zijn als een voortzetting van de Allee (nu President Rooseveltlaan) na de rotonde van het Oranjeplein, om hiermee de entree van het stadsdeel Heer te vormen. Aan de Scharnerweg en de Akersteenweg waren immers secundaire verkeersfuncties toegedacht.

Ondertunneling voor toenemend autoverkeer

De geschiedenis van Maastricht-Oost laat zien hoe het streven naar een harmonisch stadsbeeld in de wederopbouwperiode doorkruist werd door de problematiek van het toenemende autover-keer. Maastricht was niet enige gemeente die hier mee te kampen had in die tijd; verkeerplannen kregen in het hele land vaak politieke prioriteit 'met het oog op de toekomst'. Maar de toestroom was niet te stelpen en bleef om steeds meer wegen vragen. Meer dan 50 jaar na dato, met de ondertunneling van de A2, kunnen verbindingen en ensembles opnieuw bedacht en gerealiseerd worden.

De cultuurhistorische componenten die daarbij aan de orde komen hebben betrekking op:

- Het versterken en het opnieuw interpreteren van de groene zone van het winterbed van de Maas (afkomstig uit het uitbreidingsplan van 1919, de loop van de huidige weg is hier onder-geschikt aan).
- Het leggen van verbindingen tussen de verschillende stedenbouwkundige structuren die door de verkeersweg noodgedwongen gescheiden waren.
- Het 'verder bouwen' aan en versterken van de aanwezige ensembles met behoud van de (po-tentiële) jonge monumenten.

De allee van nu

Hoe zou Dingemans zich zijn Allee voorgesteld hebben? Dat blijft gissen, er zijn geen straatbeel-den van getekend. Vermoedelijk is de Gemeenteflat een exemplarisch voorbeeld van de architec-tonische uitwerking, die hij voor ogen had als beeld van het wonen en de bouwproductie van zijn

tijd. Zag hij deze interventie steeds in samenhang met de statige huizen langs het Koningsplein, of ging het eindeloos door?

De nieuwe opgave waar we nu voor staan is een andere dan die van de jaren '50. Het rekenschap geven van de cultuurhistorische componenten die inwerken op de nieuwe opgave moet ervoor zorgen dat het nieuwe programma verankerd kan worden in de bestaande omgeving. Dat is iets heel anders dan het kopiëren van gevelbeelden uit het verleden om er standaardwoningbouw mee te versieren.

2.2 Objectbeschrijvingen

In deze bijlage beschrijven wij een aantal van de objecten met cultuurhistorische waarden die van groot belang zijn in dit project. Daarbij gaan wij dieper in op de architectuur en de wijze waarop Avenue2 deze objecten opneemt in het nieuwe plan.

1 Woongebouw Oranjeplein nummer 92-84

Het woongebouw Oranjeplein werd omstreeks 1956 door Theo Boosten ontworpen, in gele baksteen met oranje balkons. Hij introduceert een voor Maastrichtse begrippen ongekend Amerikaans modernisme. In het souterrain worden werkruimten verhuurd. De voorgevel bevat een interessante compositietruc. Volgens het portieketage-principe zijn de woningen twee aan twee symmetrisch geschakeld, maar de gevel suggereert dat de woningen geregen zijn. Hierdoor ontstaat een asymmetrische gevelindeling. De vooruitstekende schijven van het trappenhuis scanderen de kort gebogen gevelwand, waardoor het flatgebouw zich uitstekend voegt in de gevelwand met zogenaamde 'Herenhuizen' uit de jaren '30.

Het ernaast gelegen grote woonhuis, nummer 86 uit dezelfde tijd, dat een gelijke goothoogte met de belendende flats heeft, is een romantiserend ontwerp van Jean Huysmans met zuidfranse invloeden; voor de bekende oud ijzerhandelaar Dotremont. Het laat zien hoe breed het architectonische spectrum van moderniteit en traditie toen was.

Effect plan Avenue 2: Dit woongebouw blijft na de ondertunneling ongewijzigd en vormt een deel van de gevelwand aan de parklaan.

2 De Gemeenteflat aan het Koningsplein (1948-1950)

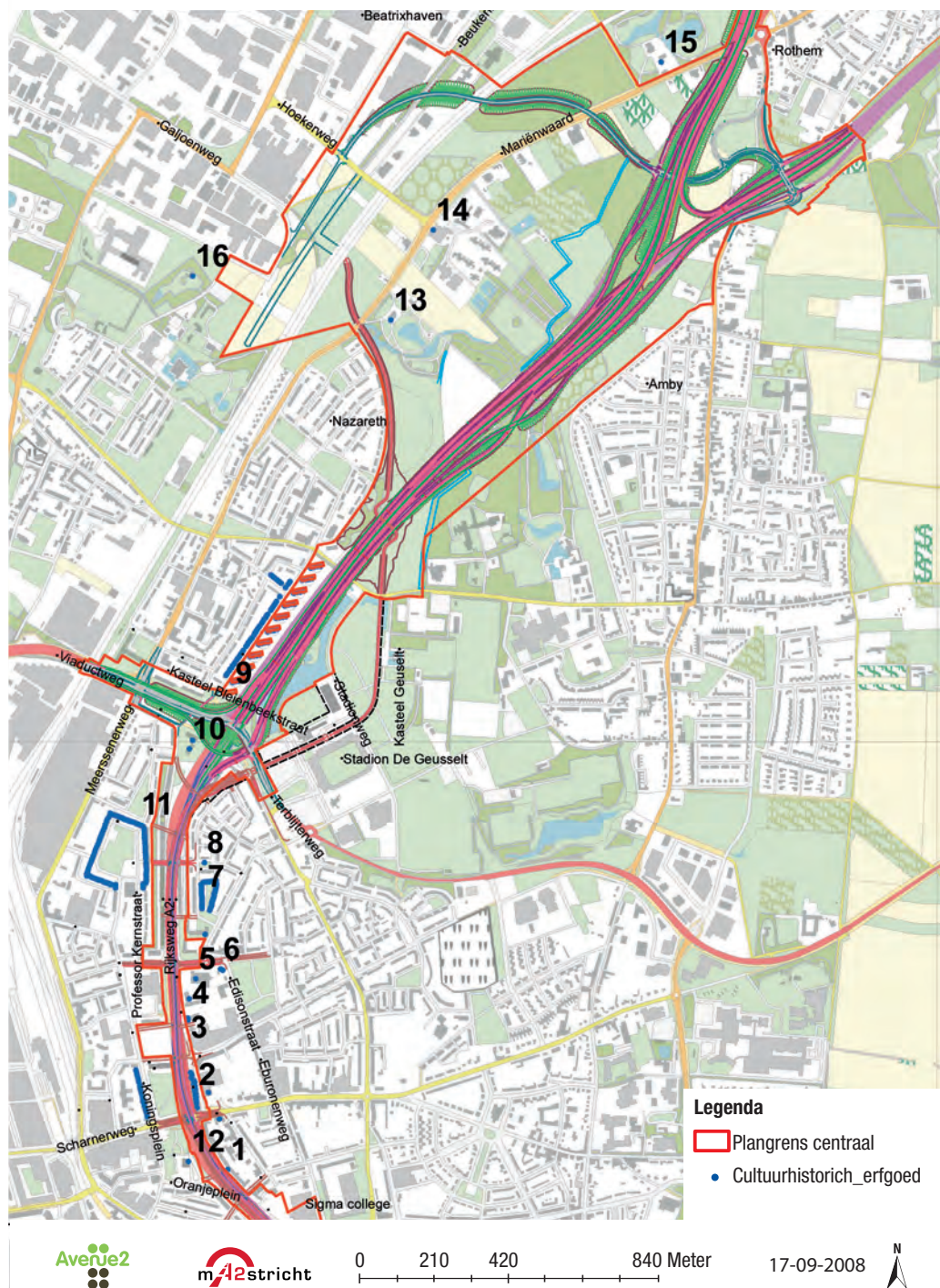
De Gemeenteflat, ontworpen door F.C.J. Dingemans, werd met stedenbouwkundige intenties opgezet, maar de bedoelingen van dit alzijdig gerichte woongebouw zijn tegenwoordig letterlijk in de verdrukking gekomen. In de nieuwe constellatie kan het inmiddels jonge monument weer in ere hersteld worden. Dit woongebouw werd na oplevering internationaal gepubliceerd als voorbeeld van geslaagde woningbouw in de wederopbouw. De architectuur vertegenwoordigt het zogenaamde 'shake hands' principe van moderne en traditionele vormkenmerken. Dingemans is dan ook een vertegenwoordiger van vermindering van de polarisatie tussen de modernisten en de traditionalisten. Het is de eerste hoogbouwflat in Maastricht die 90 woningen in acht types bevat met voor die tijd het grote comfort van een lift, en vuilstortkokers. De verwarming geschiedt nog met een kolenkachel.

Dit woongebouw heeft een begin-, een midden- en een eindstuk van verschillende hoogte, met nuancerings in de plint en in de bekroning. De kop en de 'gewrichten' zijn volumes van (oorspronkelijk) donkere baksteen (plaatselijk nog te zien). Het stucwerk is van latere datum. De tussenliggende 'rompen' zijn ingevuld met betonelementen, gemaakt met een voor die tijd zeer moderne techniek met prefab bekistingen. Het sterk verdichte beton kon glad geprofileerd en in slankere dimensies uitgevoerd worden.

De balkon- en galerijgevel zijn geheel verschillend, zowel aan de voor- als achterkant (het stucwerk op de galerijbalustrades is eveneens van na de renovatie). Naast de stedenbouwkundige

Overzicht cultuurhistorische waarden A2.

Cultuurhistorische objecten



insteek en een aan Dudok verwante geleding van volumes (bij wie Dingemans korte tijd werkte) werd dit woongebouw vooral ontworpen vanuit een fascinatie voor een nieuwe geprefabriceerde bouwmethode.

Uiteindelijk is het toch een monoliet geconstrueerd gebouw geworden maar het denken in het samenstellen van elementen is nog steeds afleesbaar, te beginnen met kleinere elementen zoals balustrades van dakterrassen, bekroningen van schoorstenen, privacyschermen etcetera. Vervolgens de fraaie aaneengeregen omlijstingen, die afwisselend de boven elkaar liggende ramen omvatten, en in dezelfde maat het ernaast gelegen inpandige deel van het balkon; het uitkragende

deel is eveneens een apart element dat hieruit voortkomt. Dan zijn de betonnen galerijen met hun eraan vastgestorte gesloten borstweringen leesbaar als een element, alsmede de lifftoren en het (helaas verminkte) entreeportaal. Vervolgens worden de betonnen kaders uit de lange gevel als element opgenomen in het kopvolume. Daartussen staat een aantal bakstenen dozen.

Effect plan Avenue 2: De Gemeenteflat wordt gehandhaafd na de ondertunneling van de A2. Een nieuwe renovatie, eventueel met het bij de tijd brengen van de woningplattegronden is voorgenomen. Hiervoor is door Avenue2 een aparte studie gemaakt (zie par. 5.5.3). De gevels zullen zoveel mogelijk in de oorspronkelijke staat hersteld worden. Vervanging van het stucwerk zal moeilijker zijn omdat het een noodmaatregel was om de regendoorslag van de te zachte gevel tegen te gaan. Het vervangen van de grove kunststof renovatiekozijnen is zeer wenselijk.

3 De Ingenieurswoningen

Ook Alphons Boosten ontwerpt in deze buurt meerdere gebouwen, te beginnen in 1924 met de pastorie hoek Voltastraat Edisonstraat naast de kerk, die in juli 1925 in gebruik wordt genomen. Deze pastorie is verwant met het ontwerp van Boosten voor de twee ingenieurswoningen uit dezelfde tijd aan de President Rooseveltlaan 219-233 aan de andere zijde van de kerk. Beide Ingenieurswoningen hebben een vierkante plattegrond met tentdak. Op het achterterrein staat een verdeelstation toentertijd van de Stroomverkoop Maatschappij van de Staatsmijnen, de latere PLEM. De openluchtstations te Maastricht en Hoensbroek waren destijds uniek in Europa. Aan weerszijde van de poort zitten nog de originele koperen lantaarns.

In dit vroege werk loopt Boosten vooruit op thema's die in zijn latere werk terugkomen; in materiaalgebruik en detaillering maar ook in opbouw en compositie van de gevel. Hier manipuleert hij nog niet zo sterk met symmetrie en proportie als in zijn latere ontwerpen.

Effect plan Avenue 2: De woningen worden onveranderd opgenomen in de nieuwe constellatie.

4 De Openluchtschool

De Theresiaschool is ontworpen als 'Openluchtschool' (architecten F. Peutz en W. Sprenger 1929-1931). Van de A2 langs de voordeur is in 1931 nog geen sprake. De hoofdas van dit schoolgebouw ligt in de noord-zuid richting, de klaslokalen aan de westzijde, de gangen en de speelplaats aan de oostzijde. Entree, trappenhuis en onderwijzerskamer zijn in de kop aan de zuidzijde gesitueerd alsmede de garderobe en de toiletten, die in een hogere ruimte extra geventileerd worden. De glazen portico die aan de noord kop uitgebouwd is naar de speelplaats toe en als speellokaal dienst heeft gedaan, is al spoedig omgebouwd tot achtste klaslokaal.

In de openluchtschoolgedachte moet de leerling bij iedere weersgesteldheid van de heilzame buitenlucht kunnen genieten. Het principe werkt zeer eenvoudig. De glazen puien tussen gang en klas kunnen samen met de buitenpuien in de gang opengezet worden, zodat de klas in verbinding met de buitenlucht komt. De gang wordt dan geblokkeerd en per klas verdeeld in compartimenten. Het doorlopende balkon op de eerste verdieping neemt de taak van de gang over. Aan de raamindeling van de oostgevel aan de speelplaatszijde is vrij letterlijk af te lezen hoe het opdelen in compartimenten in zijn werk gaat. Licht, zonnewarmte en ventilatie kunnen nu aan twee zijden naar believen worden geregeld. Al naar gelang de windrichting kunnen aan beide zijde ramen worden geopend. De lage ochtendzon kan door de (voor die dagen) transparante gangen binnendringen. De warme middagzon kan in de zomer aan de westzijde geweerd worden, terwijl licht en lucht aan de oostzijde binnenkomen.

In 1950 wordt de school uitgebreid met twee en in 1953 met drie lokalen in een dwarsbeuk met een noord zuid situering aan de speelplaatszijde, waarbij men het openluchtschoolprincipe heeft

verlaten. De gevelindeling met prefab betonnen cassetten komt overeen met de naburige jongensschool uit dezelfde tijd (zie punt 6).

De ruime overdekte windvang bij de entree lijkt als zelfstandige toevoeging de zakelijkheid te willen relativeren, met groet aan Frank Lloyd Wright.

Effect plan Avenue 2: De 'Openluchtschool' heeft de status van jong monument en zal deel blijven uitmaken van het nieuwe centrum van het Wittevrouwenveld.

5 De Onze Lieve Vrouw van Lourdes Kerk

Over zijn ontwerp van de Onze Lieve Vrouw van Lourdeskerk uit 1936-1938, schrijft Peutz in het Bouwkundig Weekblad Architectura (1941): 'Het eerste ontwerp herinnert dan ook sterk aan Berg en Terblijt, alhoewel ik een hallenkerk en basilicaal gebouw opzette. Om verschillende redenen heb ik het eerste ontwerp moeten laten varen en is het hier geïllustreerde tot stand gekomen'. Ook hier geeft Peutz geen kijkje in de keuken van zijn ontwerpkeuzen.

De O.L.V. van Lourdes kerk (1936-1937) loopt in het oeuvre van Peutz ongeveer parallel met de St. Maternus kerk in de wijk Sint Pieter Beneden (1938-1939). Beide ontwerpen, uitgevoerd in Sibbermergel met een basement van Kunradersteen, gaan terug naar het vroeg christelijke basilicatype.

De O.L.V. van Lourdes kerk is daar echter eerder een vrije interpretatie daarvan. Het lijkt erop dat gaandeweg in het ontwerpproces de hallenkerk getransformeerd is in een basilica. Het middenschip en het transept vormen geen kruisvormige plattegrond, maar zijn samen met de zijbeuken ondergebracht in een rechthoekige contour. Enkel de apsis en de toren ontkomen aan de rechthoek, de laatste staat in een kleine hoek verdraaid ten opzichte van de kerk. Het ingangsportaal is in feite een voortzetting van de doorsnede van de zijbeuken, de Mariakapel wordt weliswaar verzelfstandigd als pendant van de toren maar blijft toch binnen de contour. Het transept dat geen kruisvorm oplevert in de plattegrond laat dit ook in de dakvlakken niet gebeuren. Het middenschip stopt tegen de muur die ontstaat door het optillen van het dakvlak van het transept. Ook hier is een vergelijking met het primaire basilica type van St. Pieter beneden illustratief. Door de relatief lage zijbeuken en het extreem hoge transept ontstaan in het Wittevrouwenveld grote contrasten in de volumes, die in de zijgevel het duidelijkst worden ervaren. Peutz' originele manipulaties met traditionele motieven vinden ook in het interieur plaats. Tussen het hoge middenschip en de relatief lage zijbeuken staat hier geen kolom en bogenstelling, maar aan weerszijden staan drie halve cirkelbogen die bij binnenkomst een groot ruimtelijk doorzicht geven in de zijbeuk.

De Limburger Koerier van 10 april 1736 schrijft bij de presentatie van de ontwerptekening: "Eenvoudige en moderne fantasie op een vroeg christelijke bouwstijl van primitieve eenvoud en daardoor van pretentieloze schoonheid". Hiermee komen we op Peutz' concept van soberheid voor dit kerkgebouw in de zin van minimale decoratie. De afwezigheid van versiering, omlijsting en bekroning die deze kerk primair en sober maakt, herkennen wij in onze tijd niet meer als zodanig. De zuivere materiaaluitdrukking en de ambachtelijke verwerking hiervan ervaren wij nu juist als rijkdom. Kijk ook naar de originaliteit in de vrije omgang met de plaatsing van het ruwe basement, de welvingen in het dak, de boogvensters in de zijgevel van het transept, alsmede de verdwijnende steunbeer in deze gevel, enzovoort om de rijkdom ervan te ervaren. Slechts de lichtinval is in het interieur het enige sierende element. Het middenschip heeft 22 boogramen, die in 1960 voorzien zijn van gebrandschilderde ramen vervaardigd door Joep Nicolas, Harry Schoonbrood en Eugene Laudv. Het transept achter een extra hoog.

Effect plan Avenue 2: De kerk is een jong monument, en blijft het meest markante gebouw van het Wittevrouwenveld.

6 De Jongensschool

De Voltastraat en omstreken vormen het beoogde centrum van de parochie Witte Vrouwenveld waar architect F.P.J. Peutz enkele gebouwen heeft ontworpen, waaronder de St. Johannes Berchmansschool. Deze school uit 1948-1950 is een jongensschool met twaalf klassen en bestaat in feite uit drie gebouwen, afgezien van de later aangebouwde gymzaal. Een leslokalengebouw in twee lagen, een ingangsgebouw met lerarenkamer en een gebouw met trappenhuis en toiletgroepen; zoals in iedere Peutz school extra hoog vanwege een goede doorspuikbaarheid.

Ieder gebouw bestaat uit een open prefab betonnen gevel in een raster van 1 x 1 meter en gesloten kopgevels in ruwe Kunradersteen. Als drie eigenstandige volumes, ieder met zijn eigen hoogte, zijn ze tegen elkaar gezet. De verdubbelde kopgevel naast de entree getuigt hiervan. De schoktafel techniek waarmee prefab beton in kleinere dimensies verdicht kan worden, maakt furore in deze tijd van bakstenenschaarste en hoog bouwtempo. Peutz past dit gevelprincipe eerder toe in de V&D magazijnen in Heerlen (1947) en later in de mijnschool te Spekholzerheide (1950). De Maastrichtse school is de meest rigide roepassing ervan. Binnen wordt de gangbare opzet van de gangenschool overstegen door de primaire repeterende raamindeling. In de lokalen wordt de cadans van de identieke voor- en achtergevel voelbaar gemaakt door de transparante wand tussen klas en gang. De betonconstructie in de gang is losgehouden van de niet-dragende gevelkwadranten. In 1953 wordt de school uitgebreid met een gymzaal naar ontwerp van T. Boosten & J. Witteveen, zij maken gebruik van Peutz' betonnen gevelsystematiek. De buitengeplaatste kolommen moeten getuigen van de constructie van een grote ruimte en tevens van de hand van een andere bouwmeester. Het concept van de gevel wordt hier niet verrijkt door de balk die er doorheen schiet in plaats van vrij over het dak, een wens die de hoge kolommen uitspreken.

De voormalige jongensschool wordt tegenwoordig gebruikt als atelierruimte en in de gymzaal is een boksschool gevestigd.

Effect plan Avenue 2: Het gebouw wordt in de nieuwe constellatie opgenomen en krijgt een meer prominente plaats. Een toekomstige wijziging van bestemming behoort tot de mogelijkheden.

7 Het Schepenenplein

Het Schepenenplein is ontworpen door Harry Koene in 1948. Dit u-vormige bouwblok uit het wederopbouwplan voor Maastricht-Oost uit 1945 wordt in opdracht van woningvereniging "Gezond Maastricht" uitgewerkt tot 40 bejaardenwoningen. De entree en de woonkamer bevinden zich aan de hofzijde. De achterzijde van de woningen ligt vrijwel aan de straat. De midden- en eindwoning van het blok worden gearticuleerd met topgevels, de buitenste twee zwenken zelfs enigszins uit. In de binnenhoeken een verkleinde wachttoren en een poortgebouw als verbinding met het Burgemeestersplein. Alles lijkt een verkleinde maat gekregen te hebben.

Ondanks de op deze regio geënte witgeschilderde gevels, leunt dit ensemble in geest en vorm tegen de leer van de Delftse School, waarmee deze architect destijds kennis maakte in de toen gestarte cursus 'Kerkelijke bouwkunst' in 's Hertogenbosch (de latere "Bossche School"). Als zodanig een curiosum in deze contreien.

Effect plan Avenue 2: Het Schepenenplein wordt in een nieuw stedenbouwkundig ensemble opgenomen en krijgt een meer prominente plaats en betere aansluitingen op de omringende bebouwing. Het complex heeft de status van een jong monument.

8 Het Burgemeestersplein

De poort naar het Old Hickoryplein heeft een directe verbinding met het Burgemeestersplein. De Burgemeestersbuurt is één van de eerste woningbouwcomplexen die vlak na de bevrijding

in 1945 zijn aangepakt. Op basis van het wederopbouwplan ontwerpt Jos Muré de invulling met verschillende woningtypen. De gebogen straatwanden en de zorgvuldig mee ontworpen aanplant van bloesembomen en populieren stoelen nog op de tuinstadgedachte zoals die voor de oorlog is toegepast. De detaillering van de woningen is van een sobere en zorgvuldige ambachtelijkheid. Het begane grondpeil van de woningen wordt aan de straatzijde opgetild waardoor iedere voordeur een eigen trapbordes krijgt. De binnenterreinen komen verdiept te liggen, zodat aan de achterzijde een vanuit de tuin toegankelijk souterrain ontstaat. De verdiepte binnenterreinen worden - daar waar ze aan de straat grenzen afgesloten met tuinmuren - door het niveauverschil aan de straatzijde 'borstweringshoog' en aan de binnenterreinzijde 'manshoog'. In deze wijk leidt dit tot een origineel dwarsprofiel over de korte strokenbouw.

Effect plan Avenue 2: Het nieuwe stedenbouwkundig plan dat na de ondertunneling van de A2 gerealiseerd kan worden, sluit direct aan op deze bestaande buurt. De nieuwbouw wordt direct aan de bestaande bebouwing verankerd, waardoor een verbeterde totaliteit tot stand komt. Op de karakteristieke afwisseling in goothoogte zal voortgebouwd worden.

9 Portieketagewoningen Nazareth

De meest exemplarische bouwwerken van Nazareth zijn de reeks schuin geplaatste portieketageflats langs de autoweg. Swinkels Salemans ontwerpen ze in dezelfde tijd als het Old Hickoryplein (1953) en met dezelfde ingrediënten: de schokbetonnen sierelementen, de bovenste laag met dakoverstek als richtinggevende dakbeëindiging, etcetera. De hoofdopzet van het plan is nog steeds overtuigend maar de verbouwingen van de ingangspartijen, de dakrandbekleding en de kunststof kozijnen zijn duidelijk minder van kwaliteit. Renovatie van dit type portieketage woningen loopt meestal vast op de onmogelijkheid om er een lift in onder brengen.

Naast de charmante architectuur ligt de waarde vooral in de stedenbouwkundige opzet van de diagonale coulissen.

Effect plan Avenue 2: In de visie van Avenue2 worden deze blokjes ingepast. Indien door de eigenaar gekozen wordt voor vervangende nieuwbouw, dan kan op hetzelfde principe voortgebouwd worden.

10 Levensschool Pater Forti

Aan de Kolonel Millerstraat staat op nummer 65 de blauwe Levensschool Pater Forti uit 1959. Werkende jongeren werden daar onderwezen in de levenskunst. Het is een hoogtepunt in het werk van Theo Boosten. De nevenstelling van het hoofdvolume met klaslokalen en de schijf met dienstruimten en trappenhuis zijn letterlijk los gehouden en vervolgens weer verbonden door drie loshangende korte loopbruggen. De oorspronkelijk volledig transparante gymzaal toont zijn heldere constructie van betonnen portalen afgedekt met een tonschaal. Analoog hieraan wordt de laagbouw met kleedkamers en de voorbouw met personeelsruimten eveneens afgedekt met betonnen tonschalen in een kleinere overspanning, meer decoratief dan constructief. De tonschalen zijn geprefabriceerd bij de toenmalige Maastrichtse betonfabriek 'de Welvaart'. De hoofdentree wordt begeleid met een betonnen pergola. Aan de zijde van de Kolonel Millerstraat zijn de schuine luifel boven de fietsenstalling en de ter plaatse gestorte noodtrap in hun luchthartigheid het aanzien zeker waard. De oorspronkelijke kleuren zijn blauw/paars, gecombineerd met grijs, wit en vaal oranje accenten. De noodtrap is destijds in hard geel geschilderd. De school staat nu leeg na gebruikt te zijn als opvanghuis van het Leger des Heils. De oorspronkelijke kleur is vervangen door een egaal blauwe kleur. Deze voormalige school is in de loop der tijd, door de toename van de infrastructuur, geïsoleerd komen te liggen.

Effect plan Avenue 2: Na de ondertunneling verandert veel op deze locatie, in de omgeving van de inrit naar de tunnel. Dit biedt goede mogelijkheden om dit potentiële monument in een bijzondere landschappelijke setting op te nemen. Op enige afstand en iets naar achteren is een woongebouw gepland.

11 Old Hickoryplein

Rond het Old Hickoryplein staan woningen die in 1953 zijn ontworpen door Swinkels en Salemans. Dit ontspannen geheel is een van de betere voorbeelden die de wederopbouw in deze stad heeft voortgebracht. Het ensemble is namelijk resistent gebleken tegen de tijd. Het bestaat uit een beperkt aantal op elkaar aansluitende woningtypen met hoekblokken, onderdoorgangen en twee aparte volumes ter weerszijde van de kerk.

In 1997 worden zij vervangen door een buurtcentrum met een brede school (architect Liesbeth van der Pol). Een klein aantal architectonische elementen wordt per type op verschillende wijze ingezet. Zoals de verticale gestuukte pilasters waarmee bij de portieketageflats de balkons en de glazen trappenhuizen geritmeerd worden en bij de maisonnettes de breedtemaat van de woningen en portieken, de zgn. parcellering, aangegeven wordt. Bij de winkels zijn de pilasters in constructieve zin aanwezig als reeks van kolommen en balken, op de begane grond. De woningen boven de winkels worden erdoor gedragen. Ook de vorm van het woonkamerraam en het bijna vierkante slaapkamerraam met een diepe negge wordt verstrooid over alle typen. Hetzelfde gebeurt met de schokbetonnen borstwering van de balkons. Van hetzelfde fabricaat zijn de overstekende dakranden bestaande uit consoles en cassetteplaten. Platte daken hellen licht naar achter.

Omdat het plein is opgehoogd, is aan de achterzijde een toegankelijk souterrain ontstaan vanwaar de bergingen kunnen worden bereikt en waar aanvankelijk overslagtuinjes voor de flatbewoners lagen voor het drogen van de was. Boven de poorten van het blok met maisonnettes is achter het betonnen raster een bergingenlaag ingevoegd omdat daar het souterrain mist. Aan de achterzijde van dit blok bestaat de gevel uit een raster van kolommen en balkons die per laag afwisselend terras of galerij zijn. Vrijstaande trappenhuizen scanderen de gevel.

Onder de poort van het maisonnetteblok door komen we op een taps toelopend achterplein dat opgesloten wordt tussen de Generaal Eisenhowerstraat en de Overste Senecastraat. Aanvankelijk stond hier een school gepland. Verderop vinden de tegendraadse woningen bestaande uit drie verdiepingen naar ontwerp van Frans Dingemans. Deze woningen zijn bestemd voor grote gezinnen met aan de achterzijde de souterrains. Her prototype van dit experiment staat in de Kolonel Millerstraat en is aanvankelijk uitgevoerd in grijs onbehandeld stucwerk. Dit blok is later gerenoveerd en verbouwd tot studenteneenheden.

Effect plan Avenue 2: Het Old Hickoryplein valt buiten de plansituatie. Het stedenbouwkundig plan van Avenue2 versterkt de verbindingen van het plein met Wittevrouwenveld omdat de barrière van de traverse is opgeheven. Het plein zal er ook tastbaar van kunnen profiteren.

12 De torenflat aan het Oranjeplein

De torenflat aan het Oranjeplein wordt in 1960 ontworpen door G. Holt, met als project architect P. Sigmond. De ter plaatste gestorte betonconstructie is helemaal in het zicht gehouden. Het metselwerk tussen de horizontale betonbanden is uitgevoerd in tegelverband om de niet-dragende functie te benadrukken.

De toren bestaat uit twee schijven waarin per schijf 2 tweeappartementen ondergebracht zijn. De wanden langs de tussenzone zijn tevens stabiliteitsschijven. De tussenzone bevat aan de noordzijde een trappenhuis en een open noodtrap (in een gesloten gevelvlak) en aan de zuidzijde is een

kleine studiewoning toegevoegd. Het geheel wordt aan de zuidgevel omlijst door een betonnen gevelkader met aangestorte, doorgaande balkons. Door de uitzwenkende erkers met balkons zijn alle appartementen min of meer naar het zuiden gericht. De positie en de hoogte van deze toren ten opzichte van 'het omringende' plein zijn zorgvuldig bepaald in een poging de leegte van het dubbelplein te kunnen beheersen. Deze flat was één van de eerste ontwikkelingsprojecten van de legendarische Maastrichtse aannemer en projectontwikkelaar Melchior. Op de begane grond waren oorspronkelijk een kleuterschool en een supermarkt gevestigd. Op de verticale schotten tussen de balkons in de zuid gevel waren kleurvakken aangebracht in willekeurig patroon, geïnspireerd op de Unité d'Habitation van Le Corbusier. Ter afsluiting van het koningsplein is nadien een galerijflat volgens hetzelfde gevelopbouw principe gekomen (dezelfde ontwikkelaar, maar Swinkels Salemans als architect), zoals altijd zonder het raffinement van het voorbeeld. Gemeten naar hedendaagse maatstaven is het een van de betere voorbeelden van een galerijflat in Maastricht.

Effect plan Avenue 2: De torenflat blijft haar taak als landmark vervullen, maar alleen nog voor lokaal verkeer.

13 Landgoed Bethlehem Limmel

De Hogere Hotelschool is gevestigd op het landgoed Bethlehem aan de Judeaweg (tussen Limmel en het bedrijventerrein Beatrixhaven, niet aangegeven op tekening). De restauratie van het landgoed en de nieuwbouw zijn oorspronkelijk ontworpen door Jean Huysmans. Door latere toevoegingen moet de beschouwer goed kijken om de oorspronkelijk heldere opzet te zien. Latere toevoegingen en verbouwingen (van bureau Satijn) hebben helaas een devaluerend effect gehad. Fragmentarisch zijn nog bezienswaardige onderdelen te ontdekken, bijvoorbeeld de gesloten gevels op de koppen van de stroken met studentenwoningen, die tot in de slotgracht van het kasteel Bethlehem gebouwd zijn, de oorspronkelijke gevelopbouw met ritmisch verspringende gevelkolommen en de vrij geplaatste schoorsteen als fier verticaal element.

Met de restauratie van kasteel Bethlehem maakte Huysmans een begin. Op de binnenplaats is zijn bijzondere benadering te zien. Bouwsporen uit het verleden zijn zichtbaar gebleven en daar waar nodig zijn nieuwe hedendaagse ramen zorgvuldig toegevoegd. Nieuwe vitale toevoegingen aan het monument vragen om een architectonische interpretatie en bijzondere detaillering. Dat is nu een gangbare opvatting maar Huysmans voelde die op zijn manier al aan.

Effect plan Avenue 2: Het landgoed valt buiten het project en ondervindt geen gevolgen van het project, behalve het positieve effect dat het door de aanleg van de verbindingsweg tussen de A2 en Beatrixhaven wel beter bereikbaar wordt.

Bijlage



Bijlage 3

Avenue2, Matrix Routeontwerp A2 Maastricht

Trajectverbijzondering routeontwerp A2



traject 6 Meerssen - Maastricht

ontwerpogave

tunnel (doorstroming)
leefk waliteit en opheff en doorsnijding



ontwerpogave

reliëf Kruisberg - landgoederen - (tunnel) - Maas



ontwerpmiddelen



ontwerpmiddelen

vorm

vorm

verlichting

minimale uitstraling op omgeving (natuur)



verlichting

weginrichting / roa

geleiderails
obstakelvrije bermen
scheiden van bestemmingen/snelheden

weginrichting / roa

knooppunt

stadsentree
- verkeerskundig
- ruimtelijk



knooppunt

bijzondere kruising

fietsbrug
Groene Loper -
landgoederenzone



bijzondere kruising

geluidsscherm

overal transparant
of (voorkeur) geen
scherm maar afstand houden



geluidsscherm

viaduct

middenpijler
gloeiend landschap
randdetail 'muur'



viaduct

onderdoorgang

middenpijler
gloeiend landschap
randdetail 'muur'



onderdoorgang

bermen / profiel

bestloten
groen
landgoederen



bermen / profiel

aansluiting

"uitzwenken"
bij tunnelmonden/
landhoofden



aansluiting

verzorgingsplaats

n.v.t.

verzorgingsplaats

innovaties

gestapelde tunnel
versprongen tunnelmonden
(lucht kwaliteit goed)



innovaties

materiaal



materiaal

materiaal



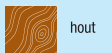
metaal



groen



beton



hout



glas

Bijlage



Bijlage 4 Studie stedelijk bouwblok

CONCEPT 14.07.2008

**De Groene Loper
Studie van het stedelijke bouwblok**

Humblé Architecten

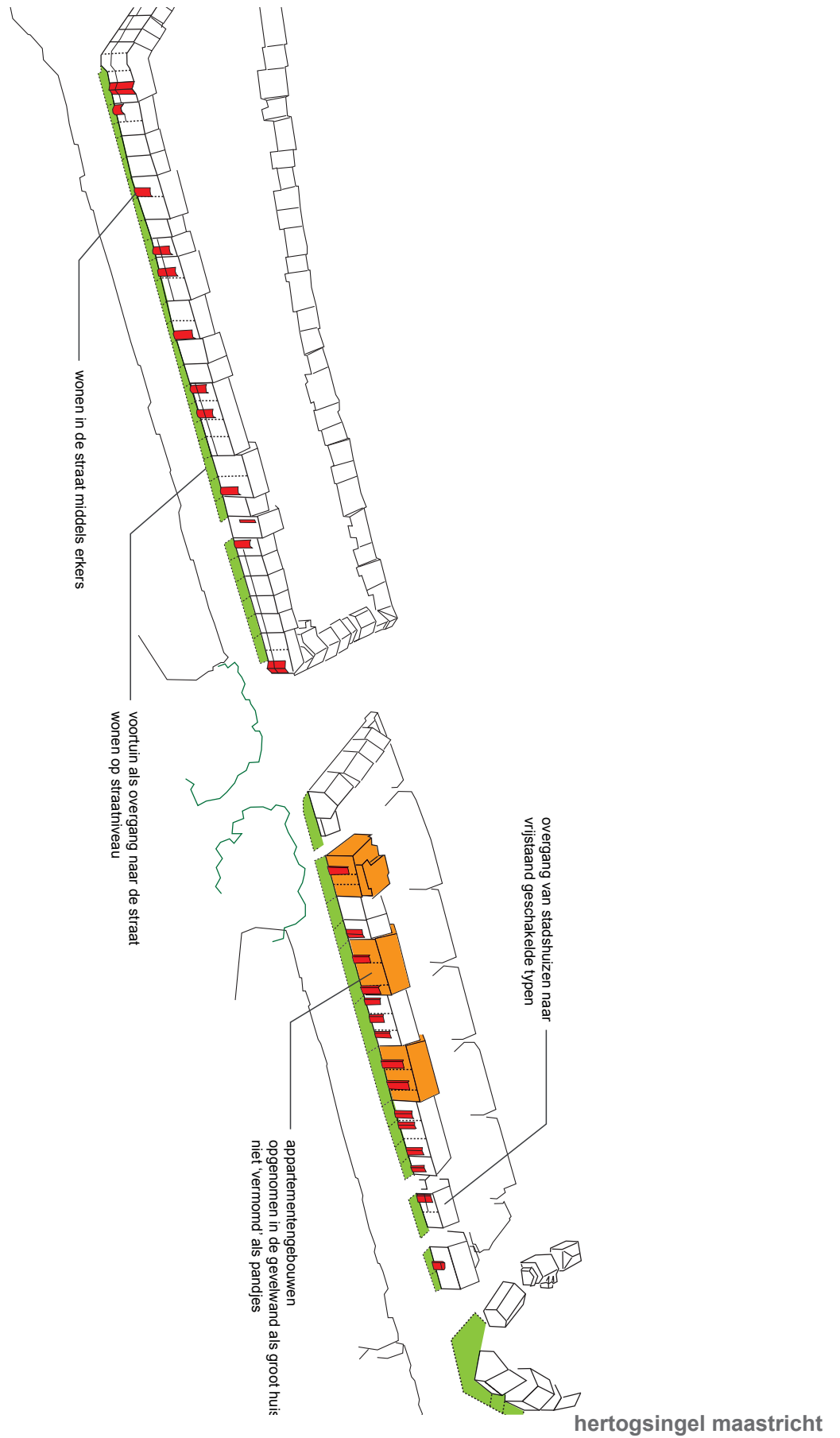




variatiethema's bouwblok maastricht



hertogsingel maastricht





voortuin als overgang naar de straat, wonen op straatniveau
wonen in de straat middels erkers



woonhuis met tuin

stadshuizen



woonhuis met tuin

appartementen

stadshuizen



stadshuizen

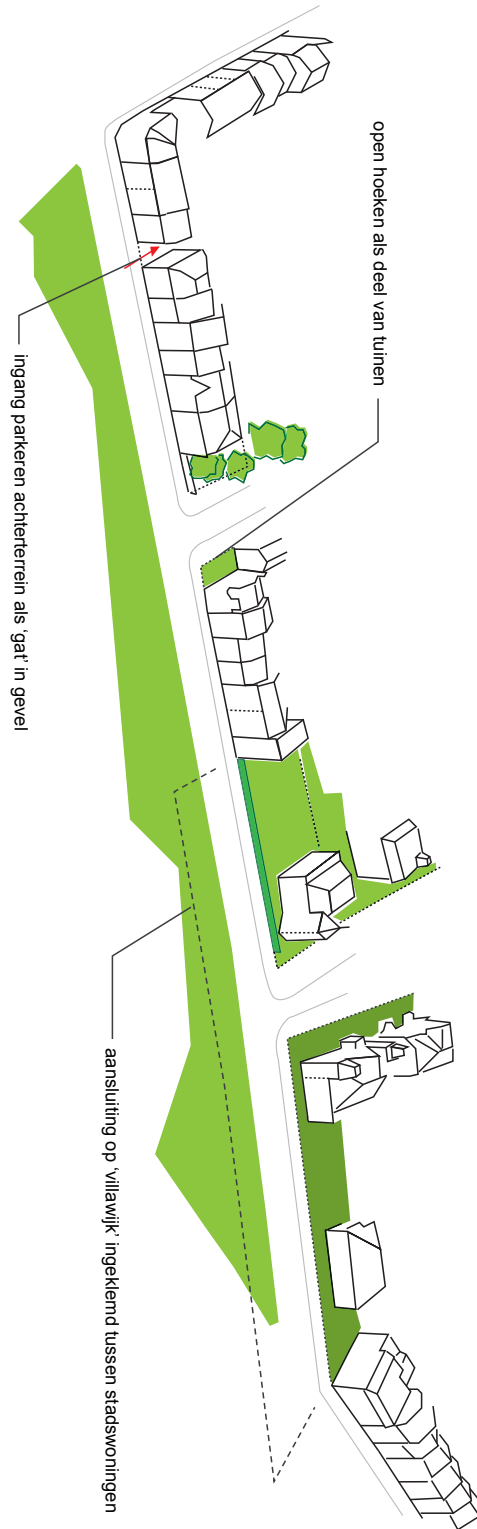
appartementenblik als groot huis

stadshuizen

hertogsingel maastricht



parkrand stadspark maastricht



parkrand stadspark maastricht



open hoek als deel van de achter-tuinen



ingang parkeren achterterrein als 'gat' in de gevelwand



stadshuizen

villawijks structuur

stadshuizen

parkrand stadspark maastricht



hertogsingel maastricht





dre-voorduren-pand. Voortuin als overgangszone tussen openbaar en privé. Wonen in de straat middels erkers



wonen in de straat middels balkons



ingang van de basisschool in het midden van het bouwblok

hertogsingel maastricht



wonen licht opgeklid boven straatniveau overgang tussen openbaar en privé met met voortuin, maar door hoogteverschil



open hoek van het bouwblok. tuinmuren en parkeerborden aan de achterzijde



pastoor habetsstraat maastricht



pastoor habetsstraat maastricht



schoonplan als 'gat' in gewand
gedeeltelijk opgevuld met groen



woning 'wee gezusters'

directeurswoning

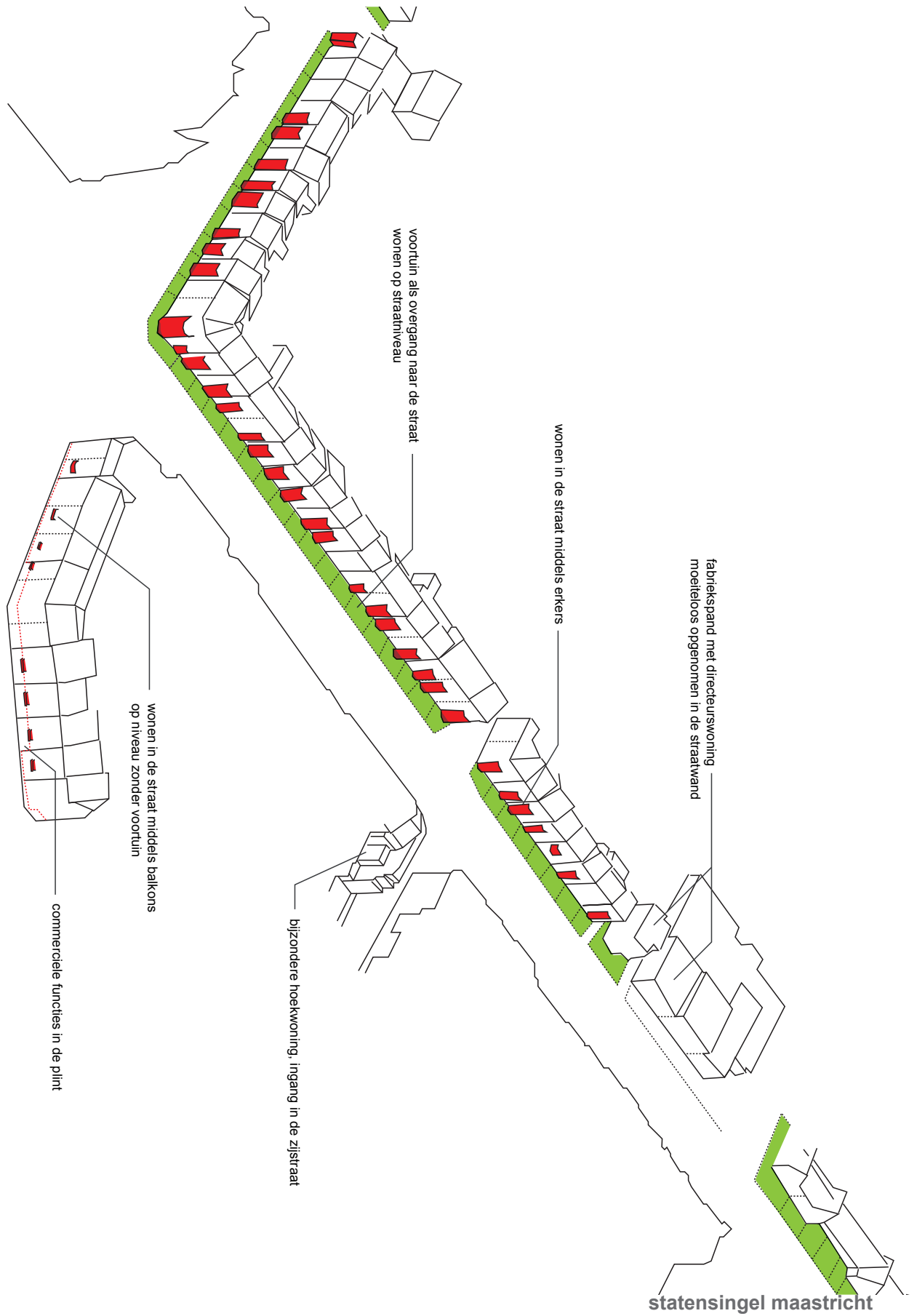
basisschool

stadstuizen

pastoor habetsstraat maastricht



statensingel maastricht





voortuin als overgang tussen prive en openbaar
wonen in de straat middels erkers



bijzondere hoekwoning



stadswooning

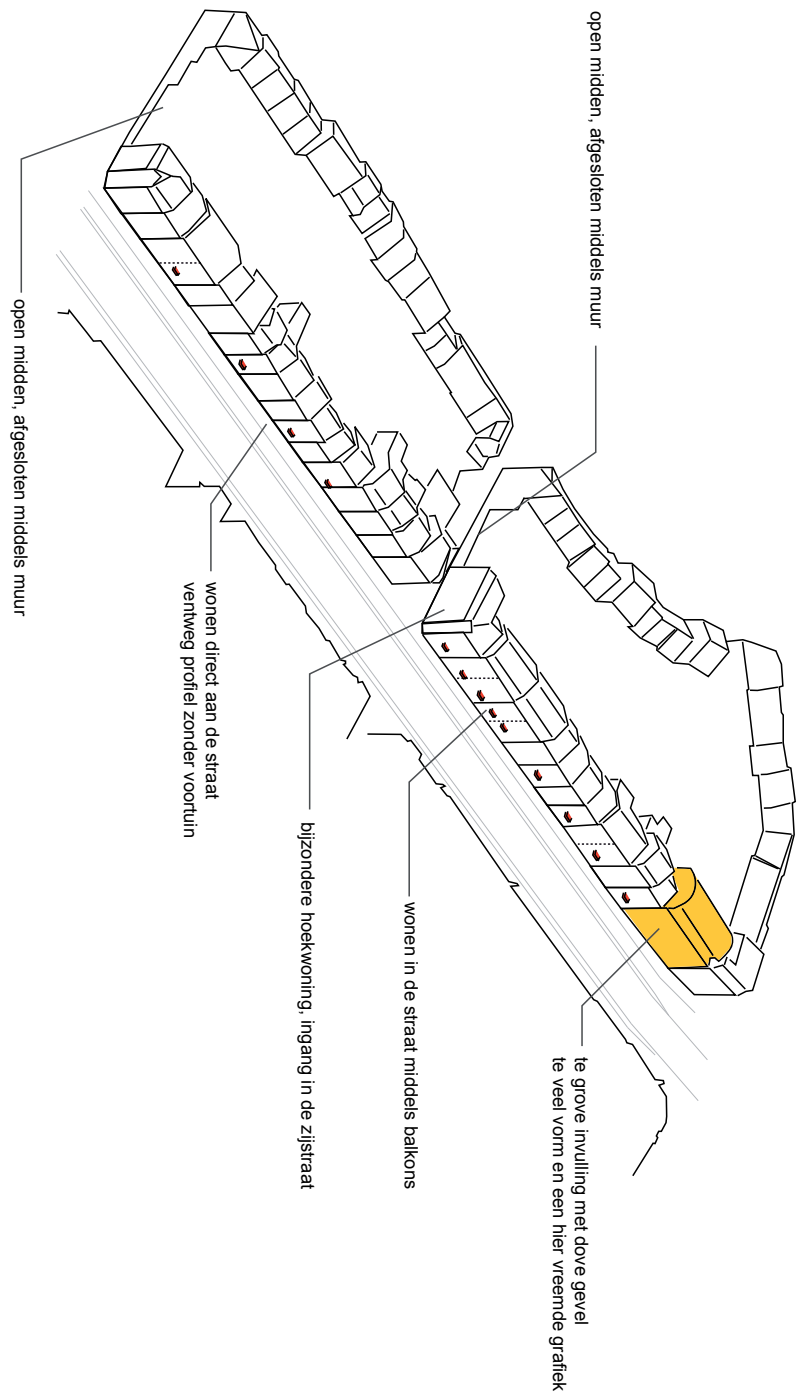
directeurswoning

fabriekspand

statensingel maastricht



statensingel maastricht



statensingel maastricht



worpen direct aan de straat



te grove invulling met dove-gevel. te veel vorm en een te grote grafiek



statensingel maastricht

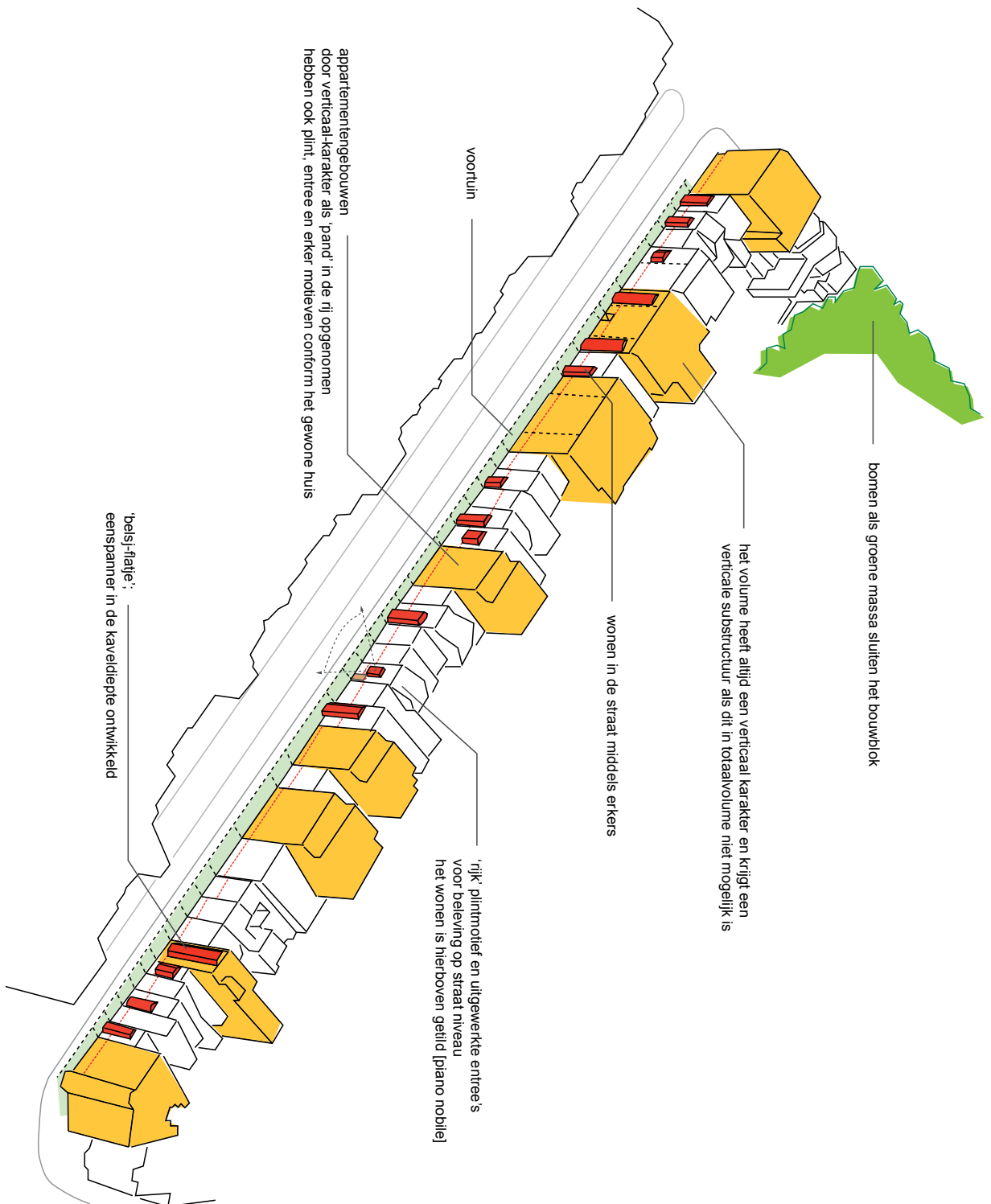




variatiethema's bouwblok andere steden



jacob van rijswijklaan antwerpen



jacob van rijswijklaan antwerpen



rijk pinninckriet en uitgewerkte entree s voor beleving op straatniveau, wonen is herboven uitgetild.



parkeren op eigen kavel in het koetshuis



steek verticale structuur van de gevelwand in een afwisseling van appartementen en stedshuizen



voortuin als overgangszone tussen privé en openbaar, wonen in de straat middels erkers

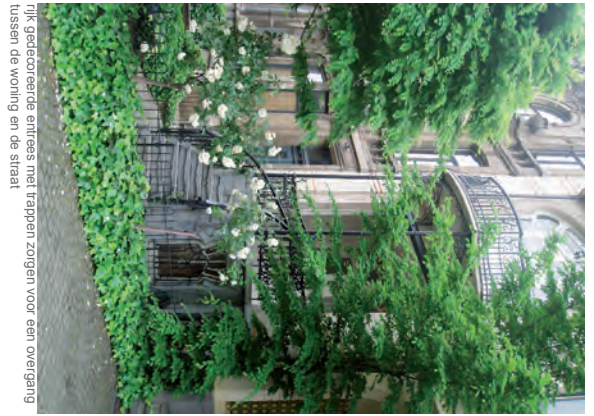
jacob van rijswijklaan antwerpen



cogels osylei antwerpen



cogels osylei antwerpen



rijk gedetailleerde entrees met trappen zorgen voor een overgang tussen de woning en de straat



open hoek waardoor het groen van de tuin zichtbaar wordt in de straat



parkeren in de gaten tussen de woningen, of in de achtertuin



parkeren in het souterrain, waardoor een opgetilde pint ontstaat

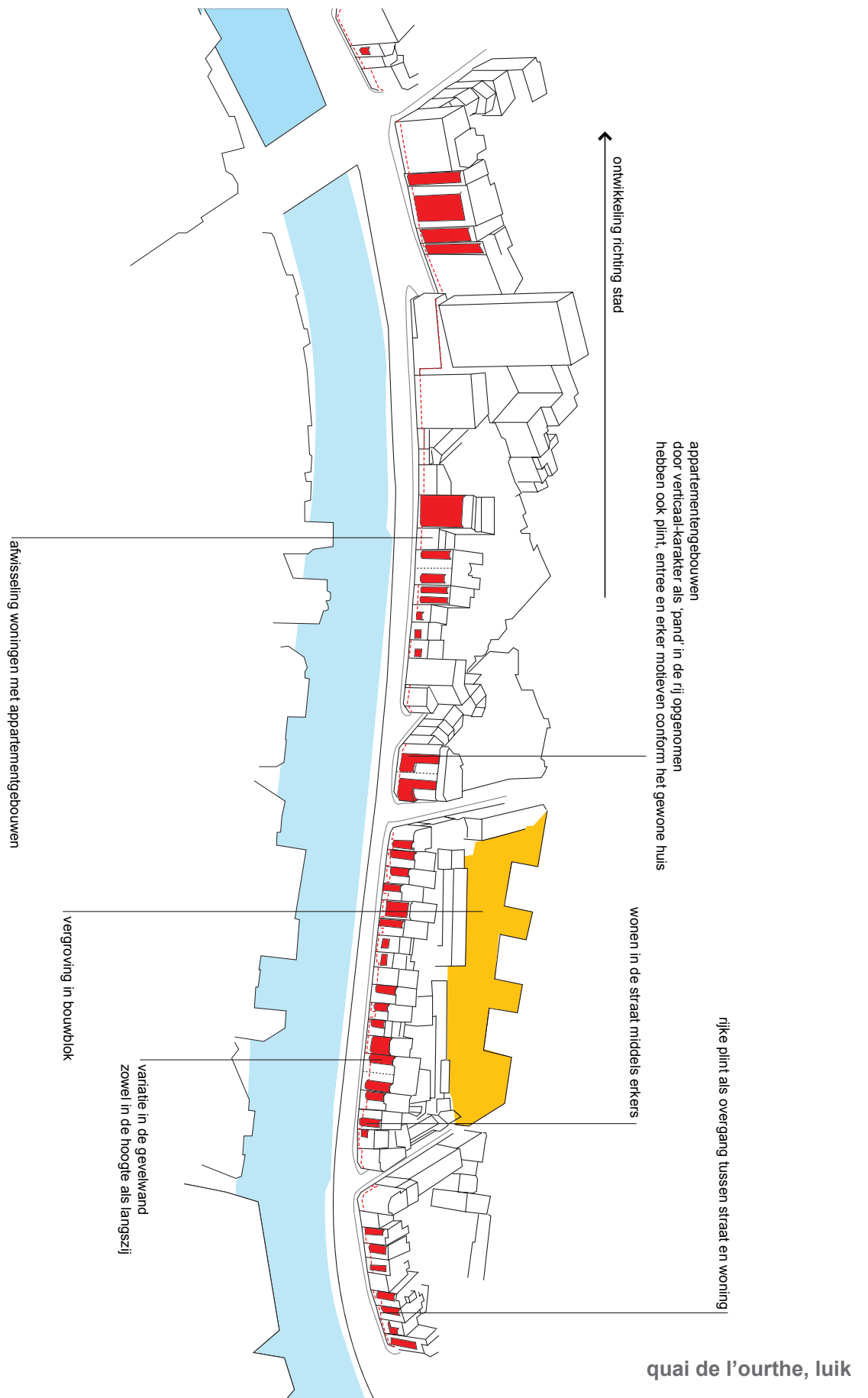


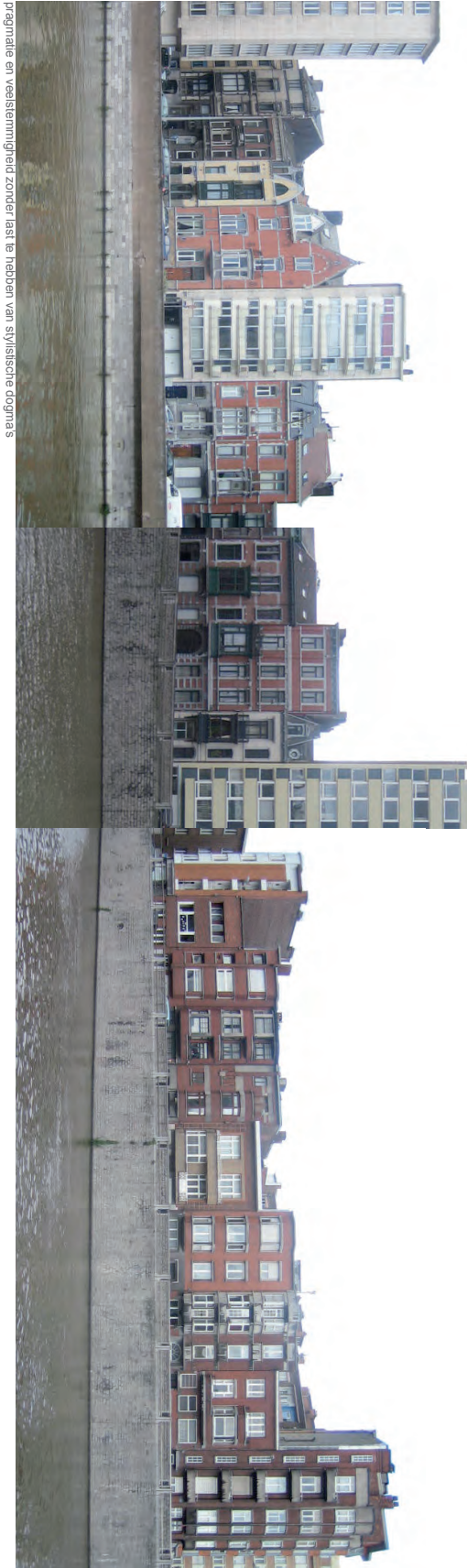
woningen in de rij naast stedspaleizen

cogels osylei antwerpen

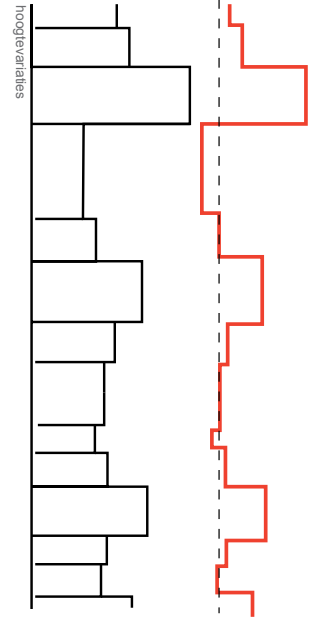
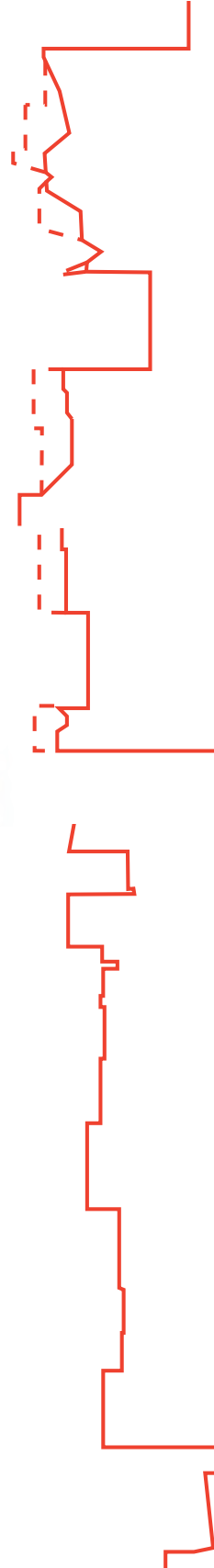


quai de l'ourthe, luik





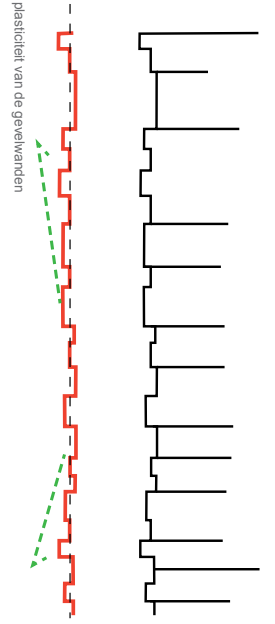
pragmatie en veestemigheid zonder laet te hebben van stylistische dogmas



quai de l'ourthe, luik



plastiek in de gevelwanden, iedere woning heeft een panoramisch uitzicht.



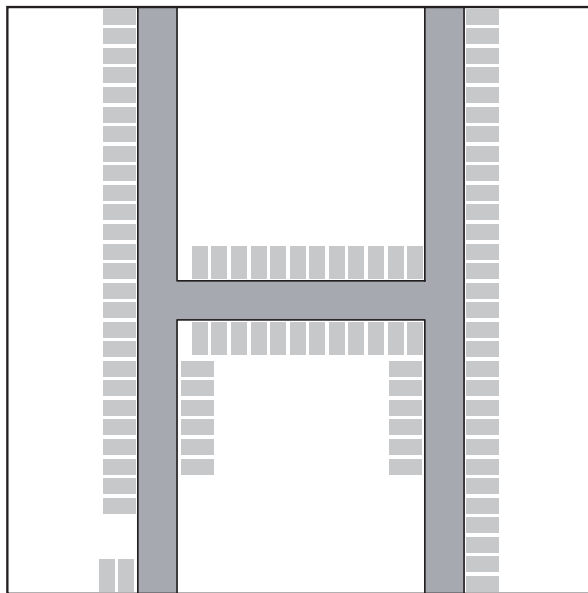
quai de l'ourthe, luik





studie toepassing principes op een nieuw bouwblok

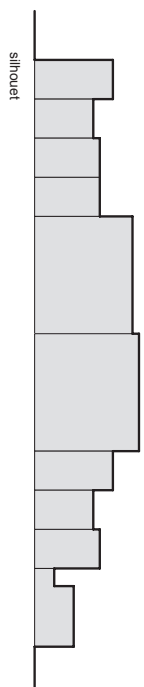
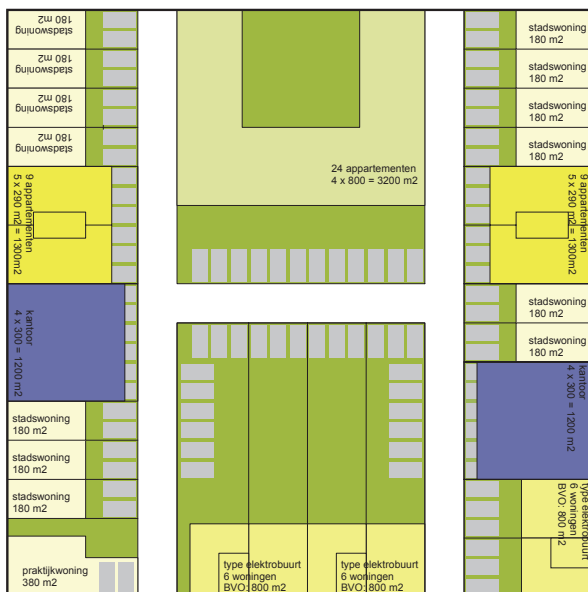
94 parkeerplaatsen in de achtertunen



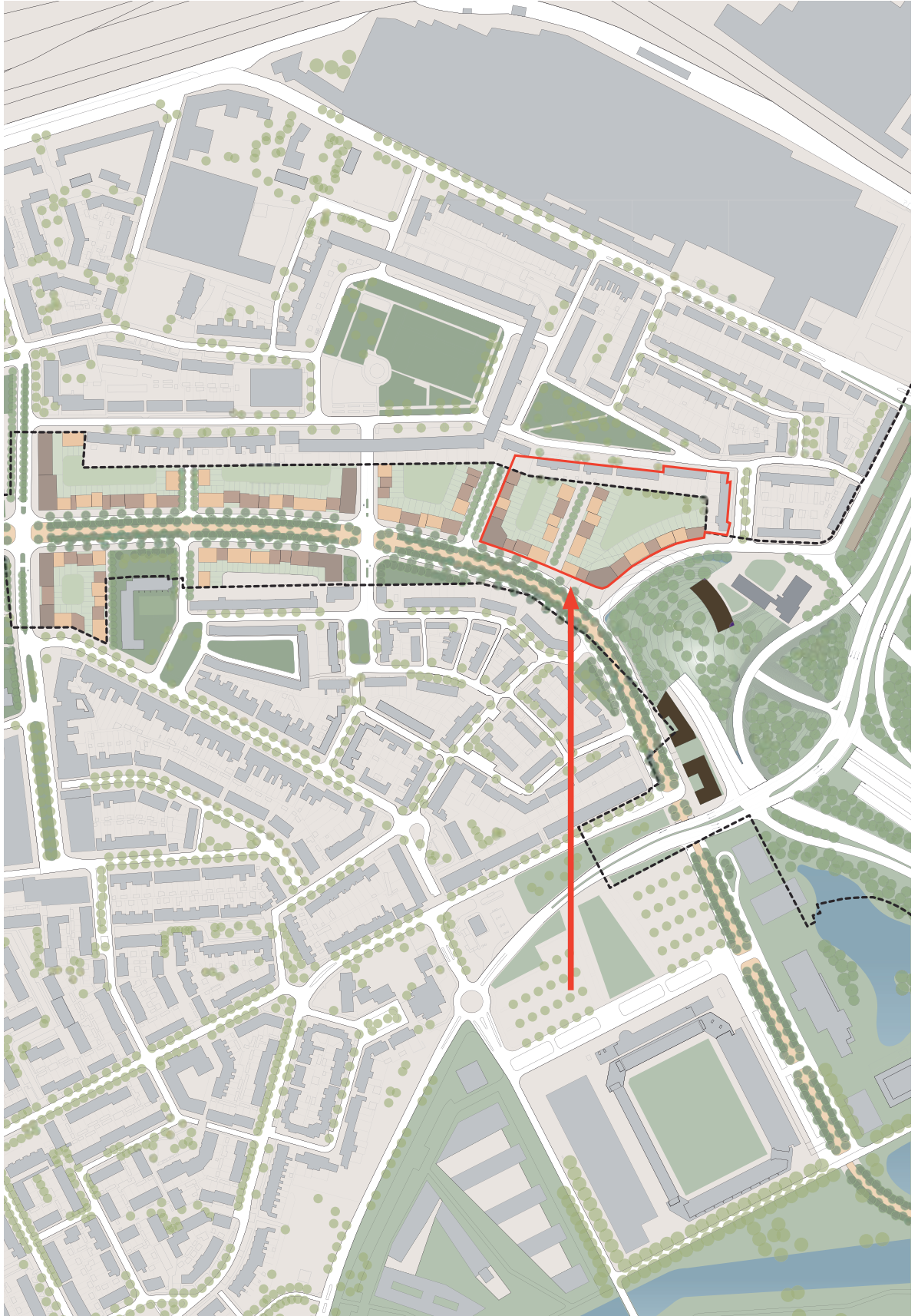
VERKAVELING BLOK METHODE 1: ACHTERSTRAAT

Door een stelsel achterstraten is de hooftopzet van het bouwblok gefixeerd, waardoor de flexibiliteit van het blok minder groot is dan bij de volgende varianten. Het parkeren vindt plaats op eigen terrein, in de achtertun of in het gebouwwolume.

- Programma:
- 1 Lokalkwoning 380 m² 400 m²
 - 13 Stadswoningen 180m² 2500 m²
 - 18 Porijswoningen 2400 m²
 - 42 Appartementen 5800 m²
 - Totaal 11.100 m² BVO (74 won)
- 2800 m² BVO



studie: toepassing van de principes op een bouwblok



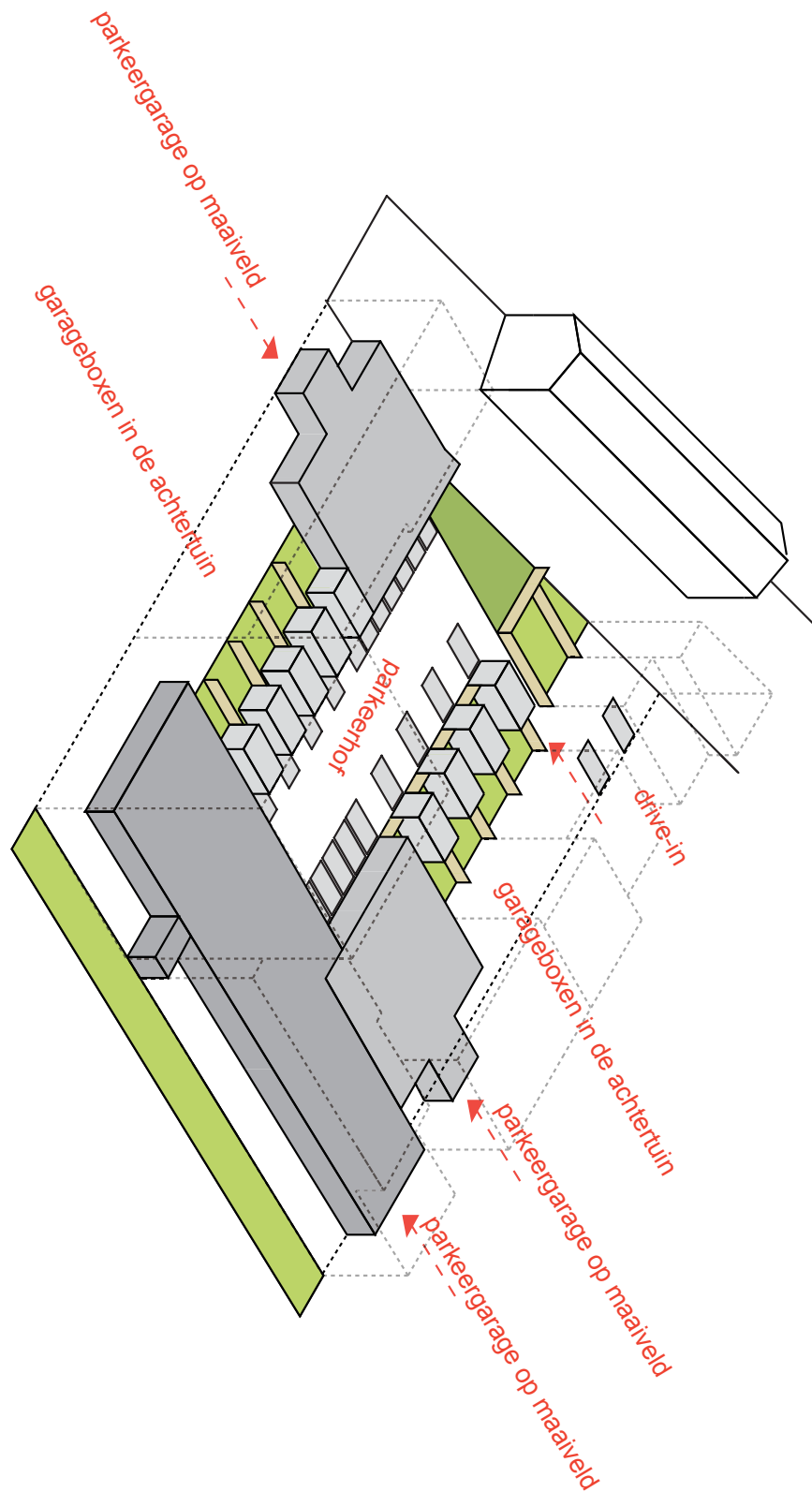
studie: toepassing van de principes op een bouwblok



gedifferentieerd parkeren, zo veel mogelijk op de eigen kavels

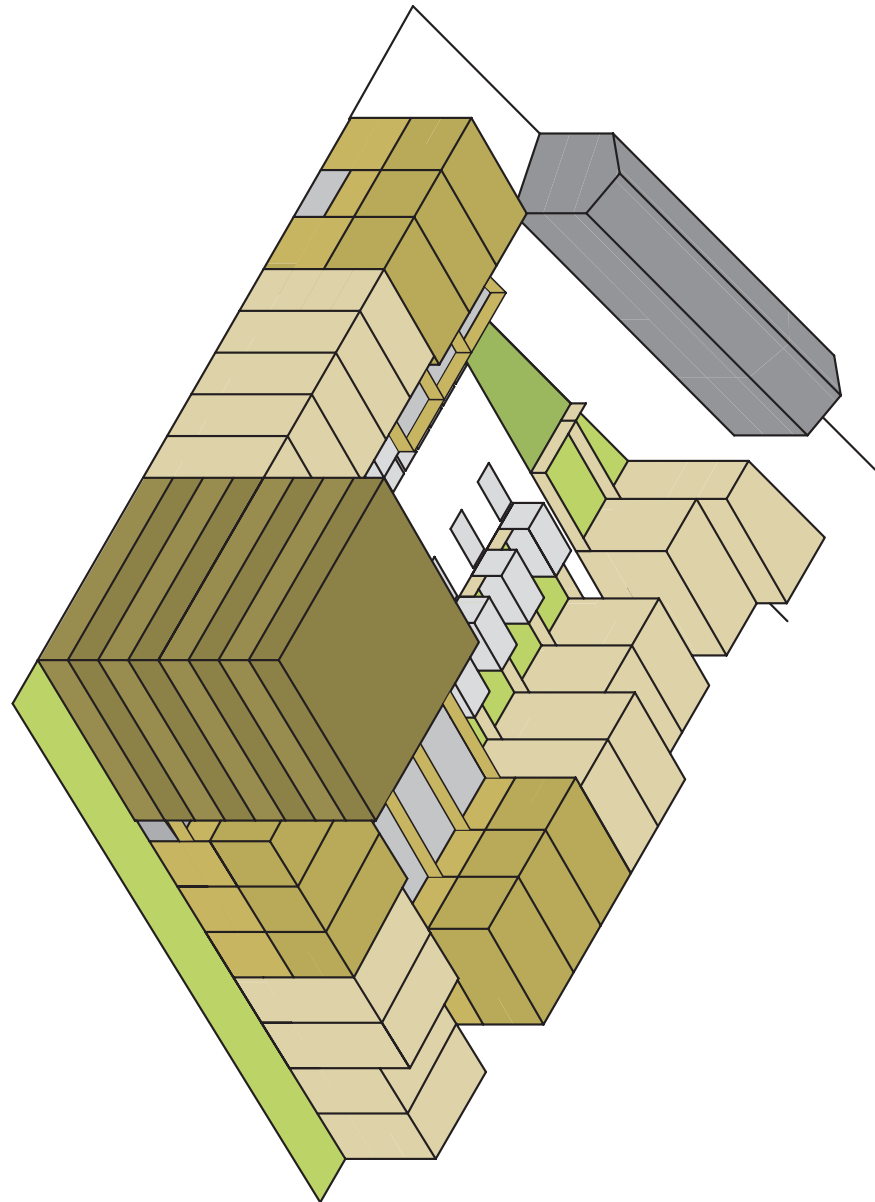
- kleine ontwikkelingen met kleine WE's
- blok op lange termijn flexibel te herontwikkelen
- veel typologische variatie
- door de inritten verlies van woningen
- voortuinen aan de laan

studie: toepassing van de principes op een bouwblok



gedifferentieerd parkeren, zo veel mogelijk op de eigen kavels

studie: toepassing van de principes op een bouwblok



gedifferentieerd parkeren, zo veel mogelijk op de eigen kavels

studie: toepassing van de principes op een bouwblok



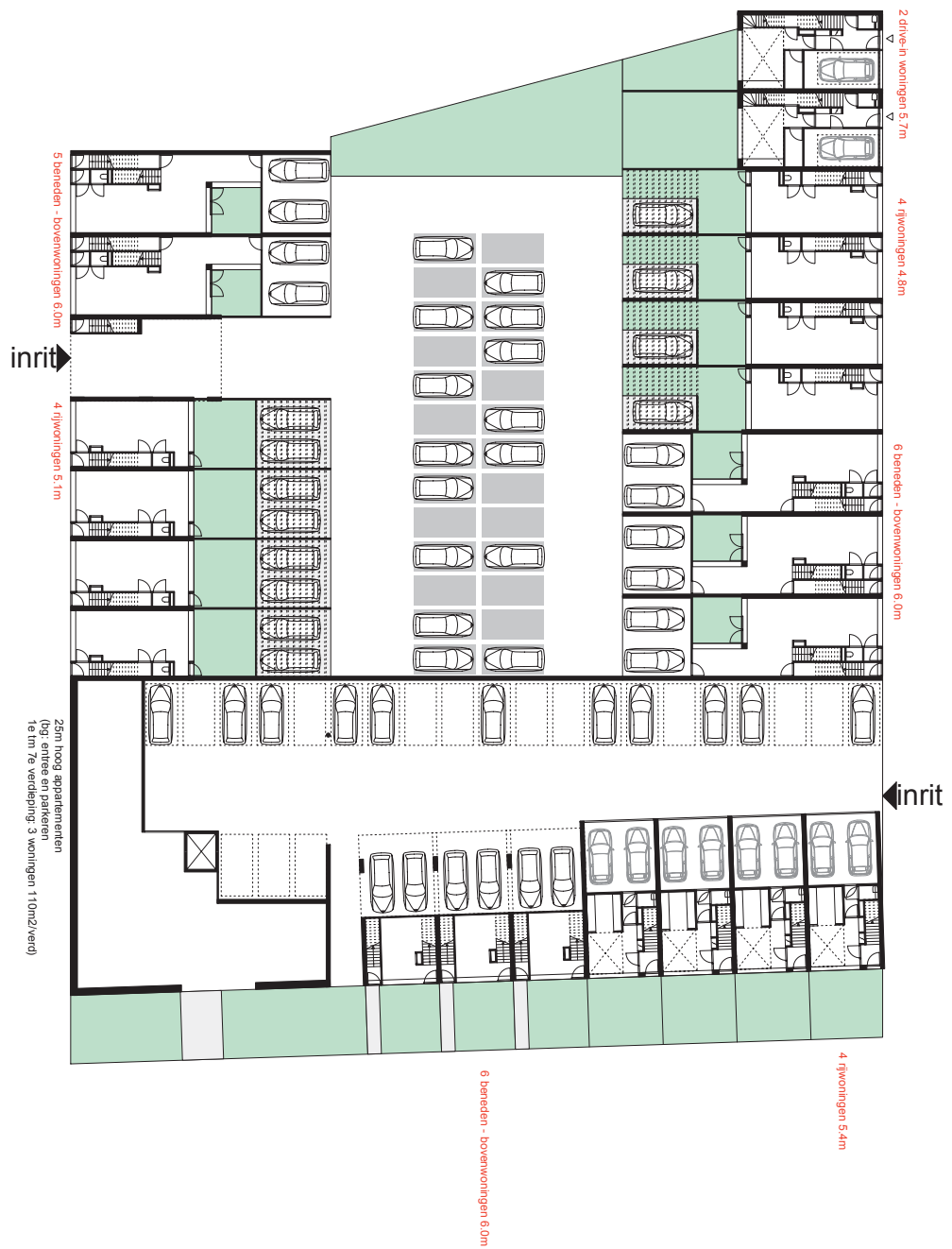
14 rijwoningen (6.0/5.1/4.8)
 17 bebo
 18 appartementen
 (49 woningen)
 (82 parkeerplaatsen)

18 rij
 18 bebo
 12 app
 (48 woningen)

parkeren verdeeld over twee parkersystemen

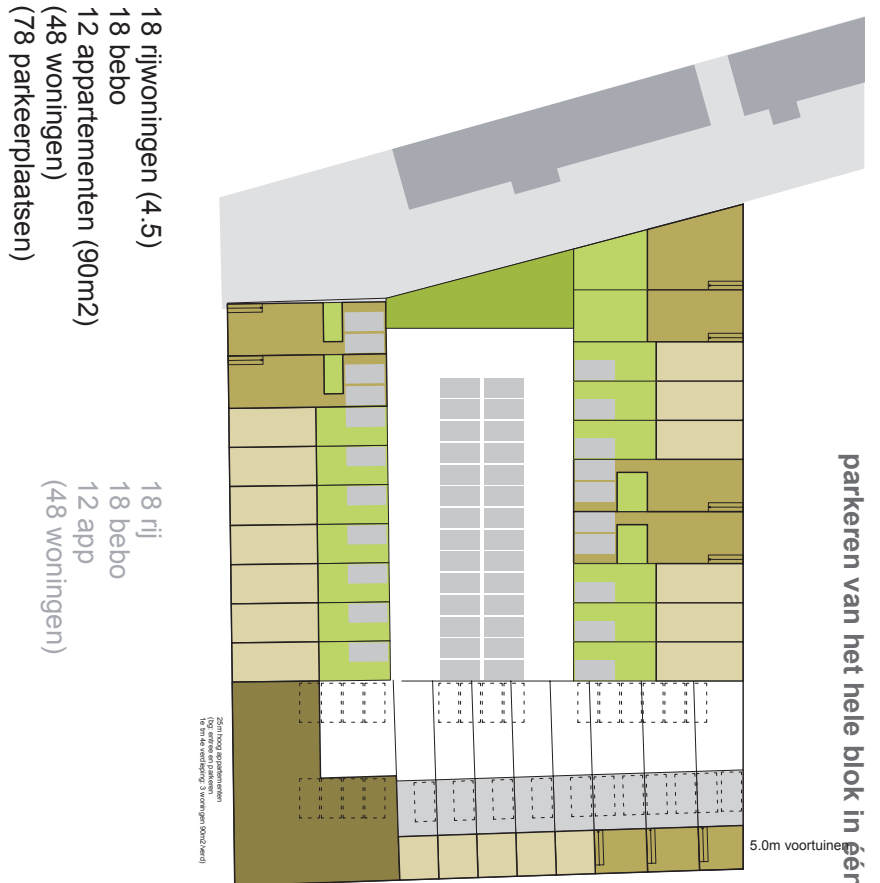
- minder inritten
 - ontwikkelbaar in twee fasen

studie: toepassing van de principes op een bouwblok



gedifferentieerd parkeren, zo veel mogelijk op de eigen kavels

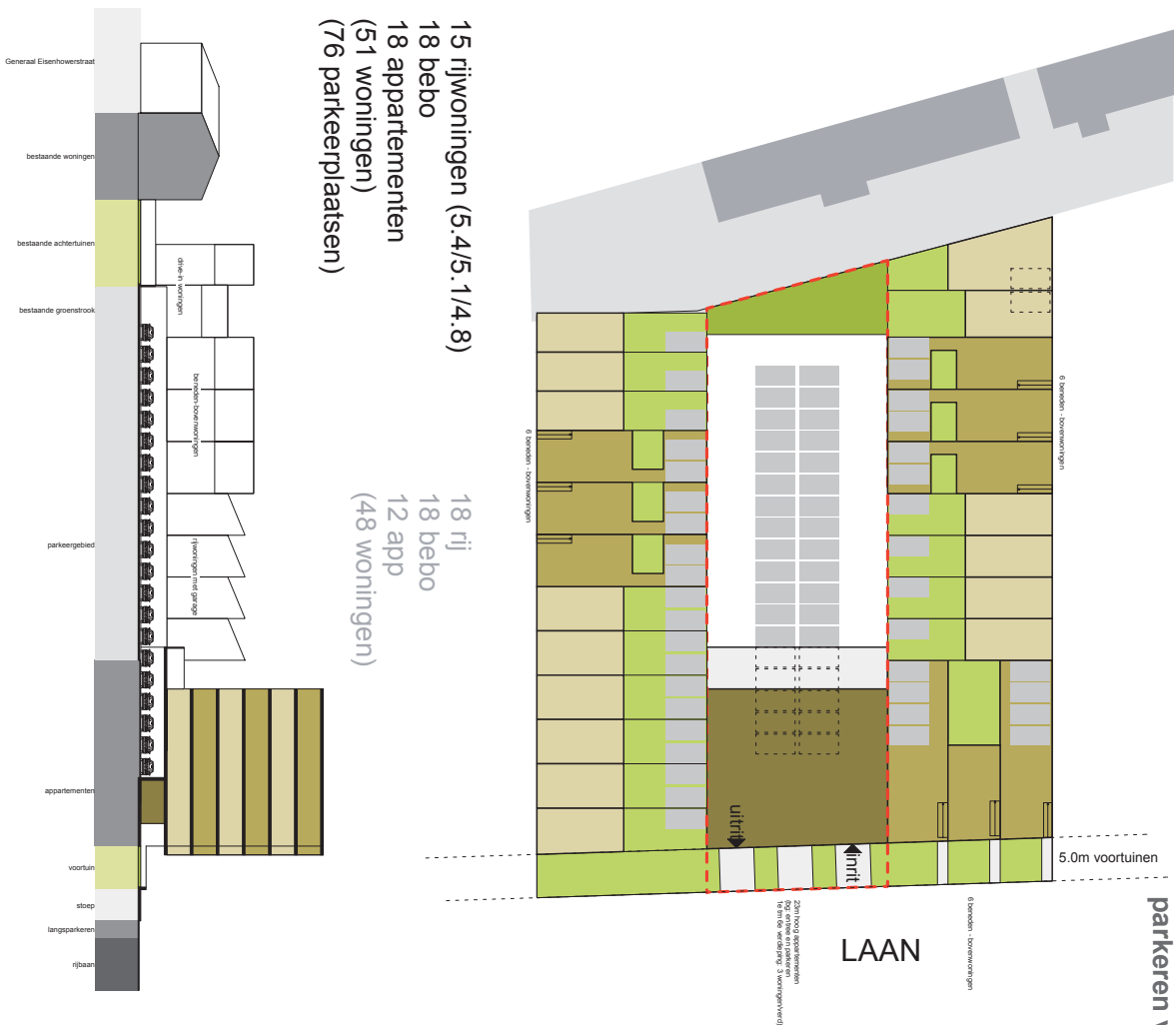
studie: toepassing van de principes op een bouwblok



parkeren van het hele blok in één parkeeroplossing, op basis van verkaveling West8

- extreem kleine rijwoningen (4.5m)
 - tuinen erg klein
- blok moet als geheel ontwikkeld en beheerd worden (grote VVE)
- geen voortuinen aan de laan

studie: toepassing van de principes op een bouwblok



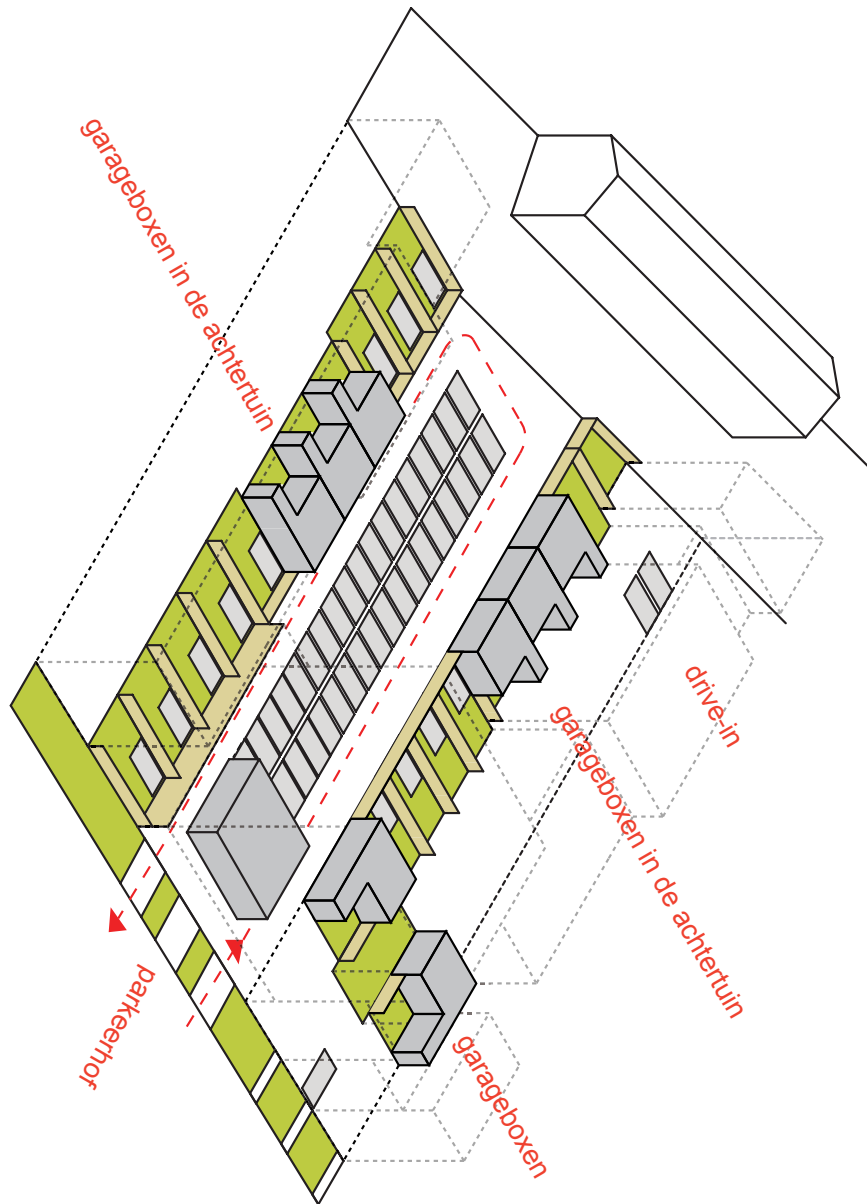
15 rijwoningen (5.4/5.1/4.8)
 18 bebo
 18 appartementen
 (51 woningen)
 (76 parkeerplaatsen)

18 rij
 18 bebo
 12 app
 (48 woningen)

parkeeren van het hele blok in één parkeeroplossing

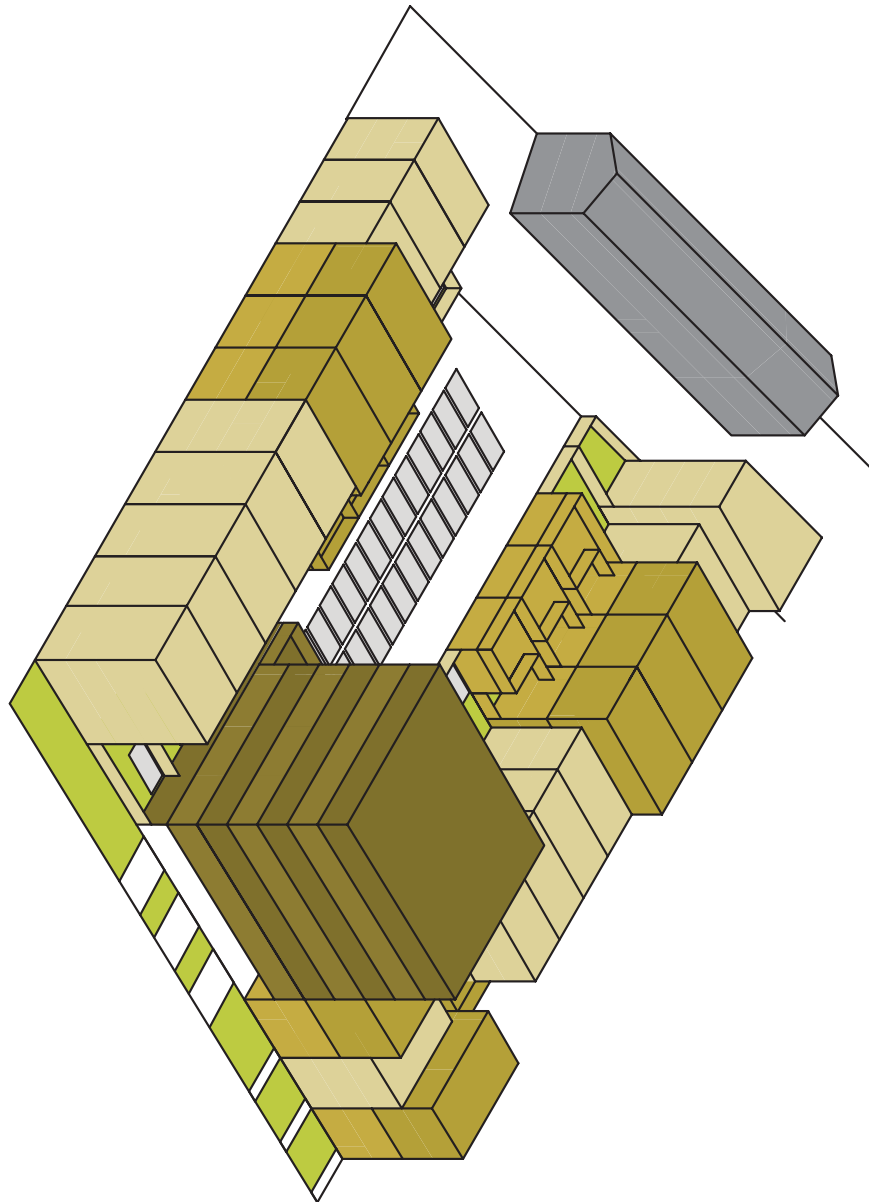
- maximaal aantal echte tuinen door compacte parkeeroplossing
- woningen in langsstraten kunnen gebruik maken van de achterstraat maar kunnen ook besluiten op eigen terrein te parkeeren via de voorkant

studie: toepassing van de principes op een bouwblok



parkeren van het hele blok in één parkeeroplossing

studie: toepassing van de principes op een bouwblok



parkeren van het hele blok in één parkeeroplossing

studie: toepassing van de principes op een bouwblok



parkeeren van het hele blok in één parkeeroplossing

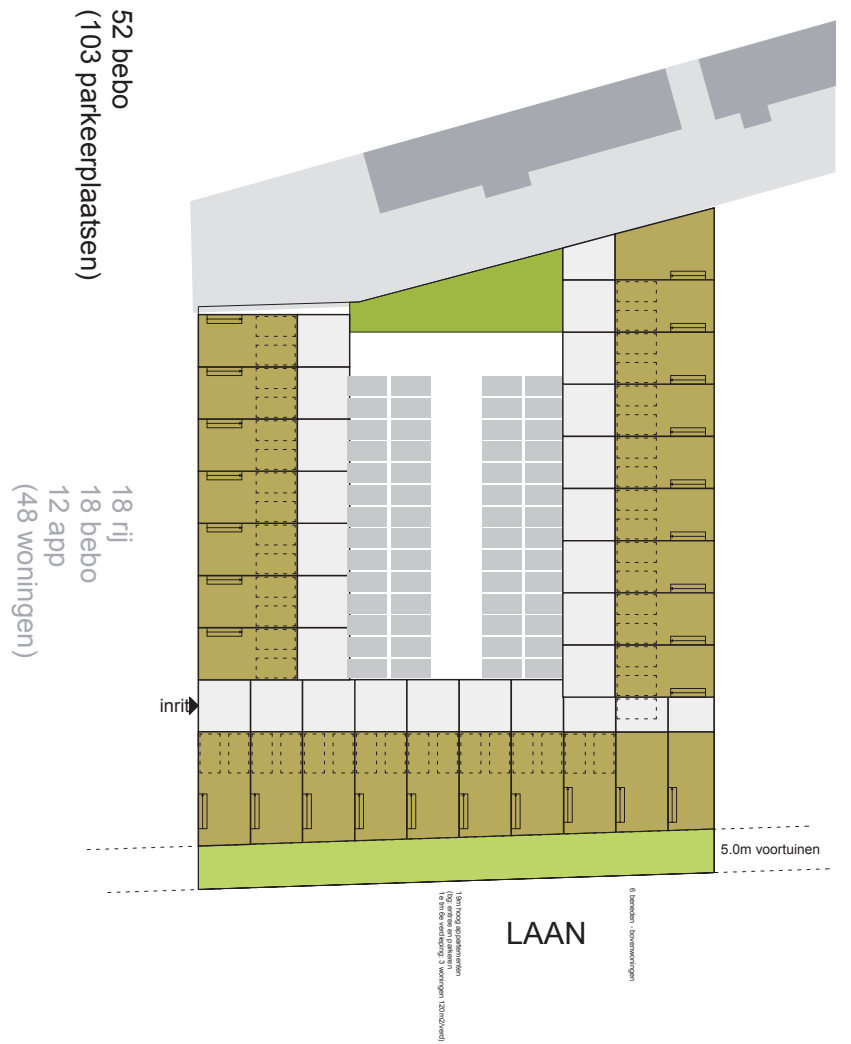
studie: toepassing van de principes op een bouwblok



parkeren van het hele blok in één parkeeroplossing

**- door het parkeerveld onder de
woningen te schuiven ontstaan woningen
met echte royale tuinen en woningen met
terrassen**

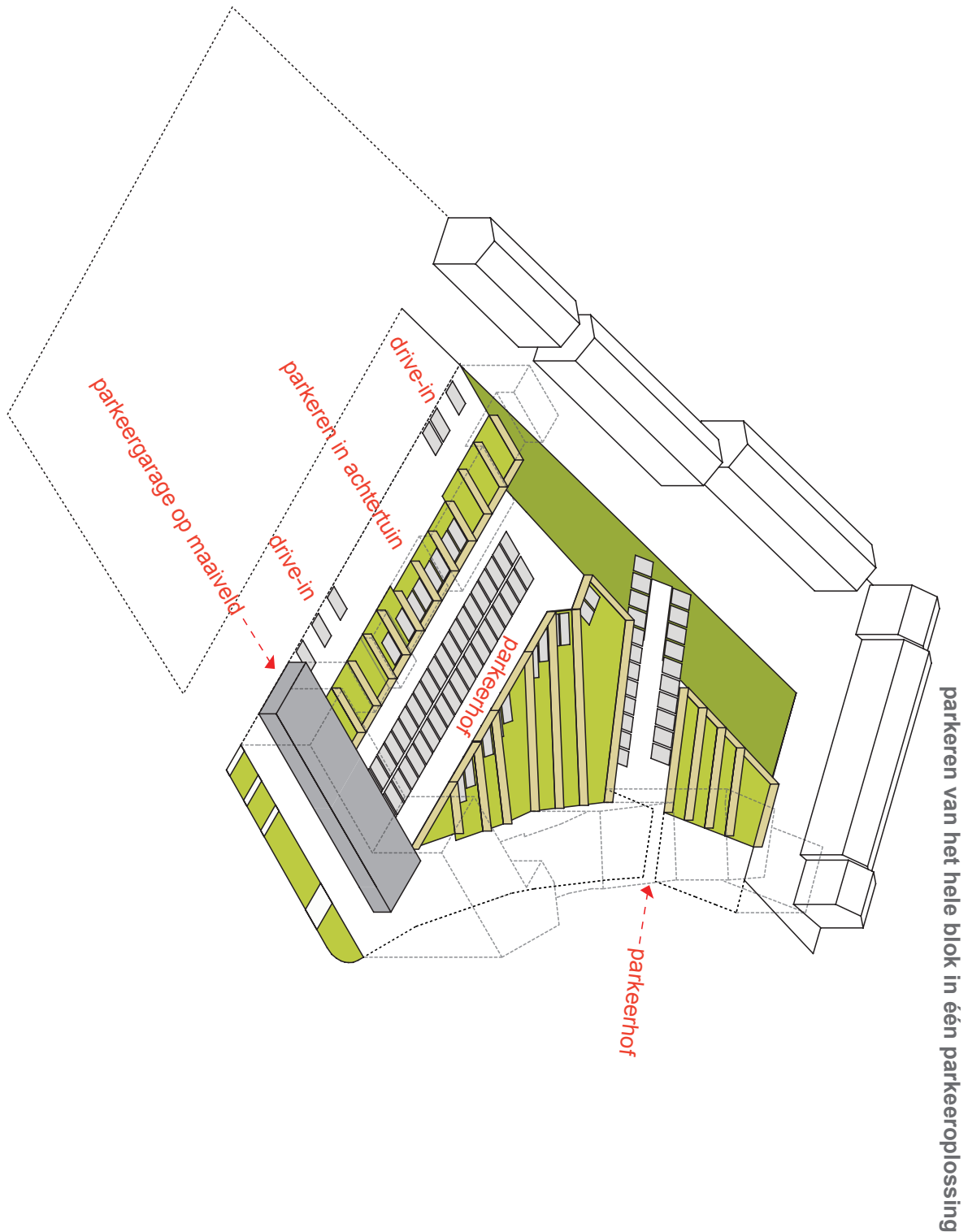
studie: toepassing van de principes op een bouwblok



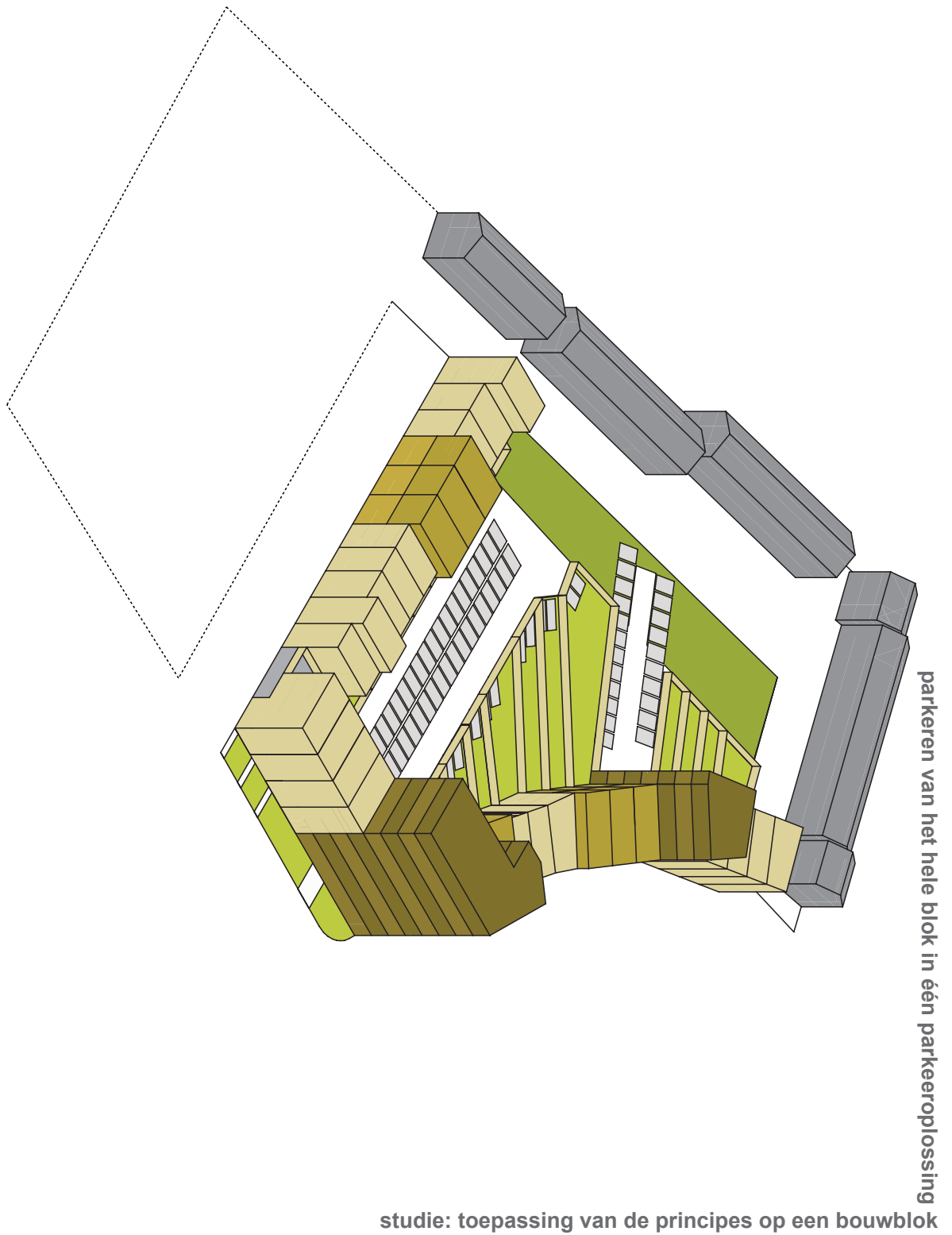
TEST: blok ontwikkelen met één type

- geen typologische variatie binnen het blok

studie: toepassing van de principes op een bouwblok



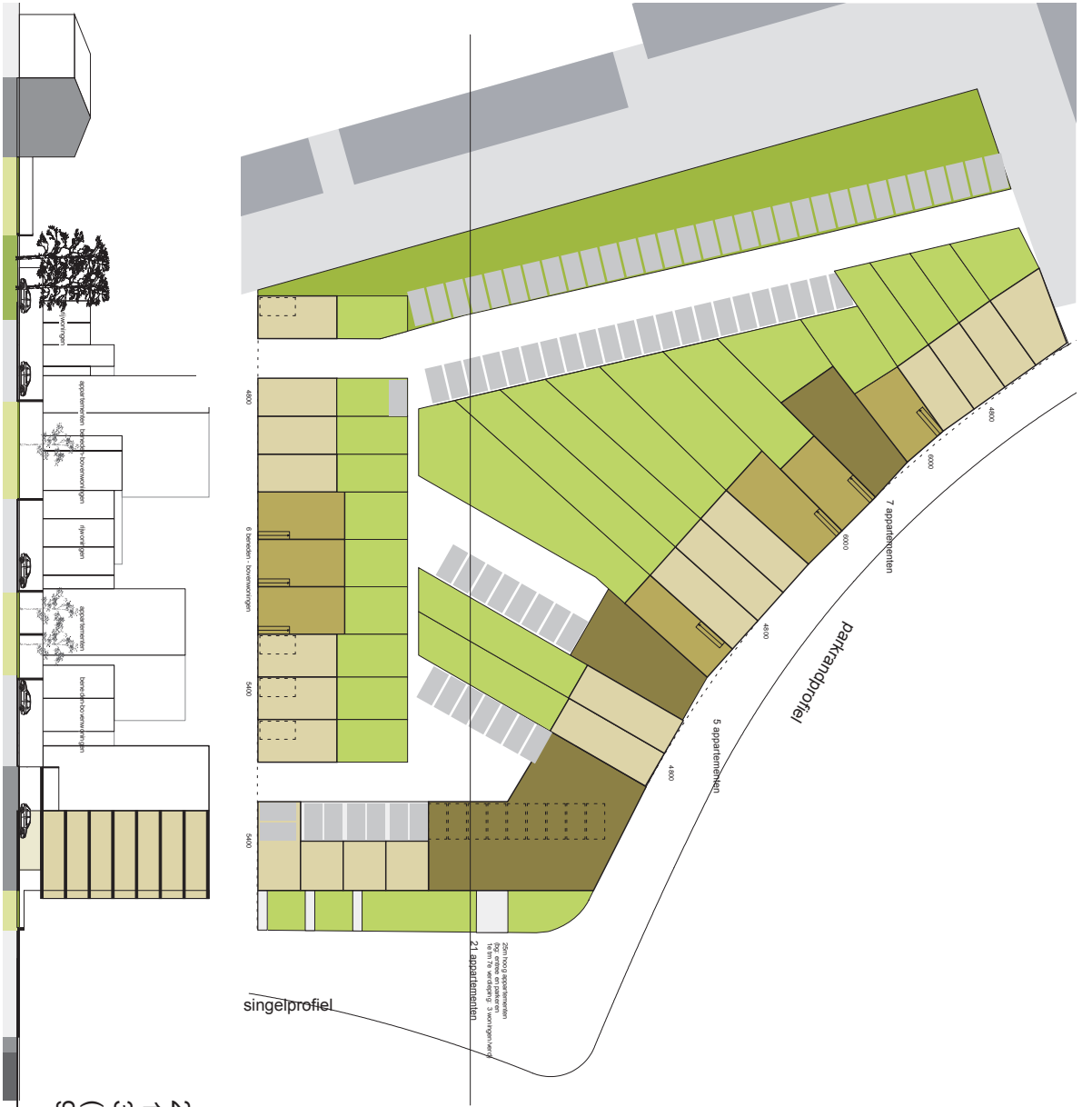
studie: toepassing van de principes op een bouwblok





parkeren van het hele blok in één parkeeroplossing

studie: toepassing van de principes op een bouwblok



achterstraat

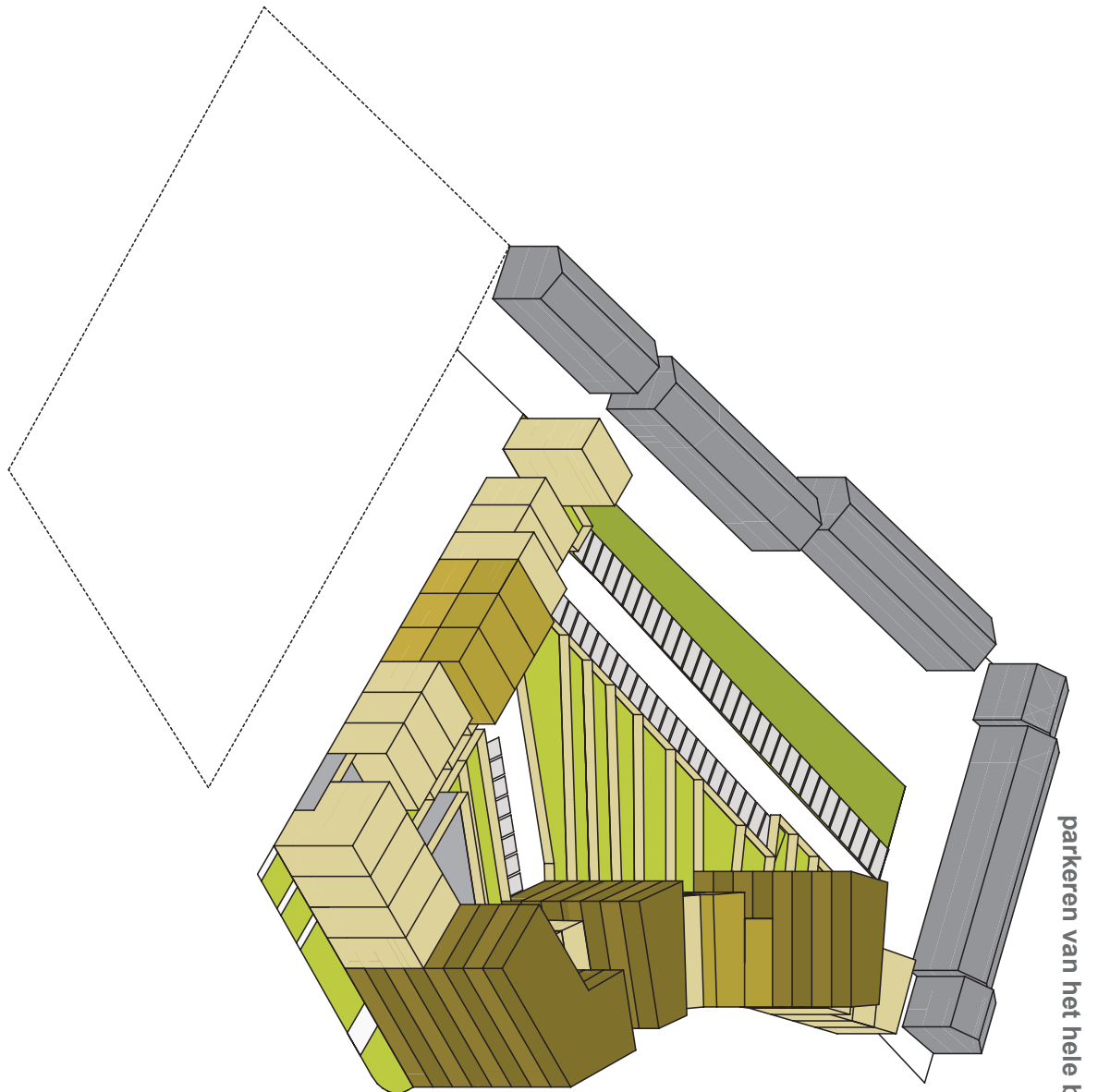
- gebruik maken van bestaande
 groenstrook om onder te parkeren

studie: toepassing van de principes op een bouwblok

- 20 rijwoningen
- 14 bebo
- 33 appartementen
(67 woningen)
- 96 parkeerplaatsen
- 23 rij
- 24 bebo
- 18 app
- (65 woningen)
- 110 pp

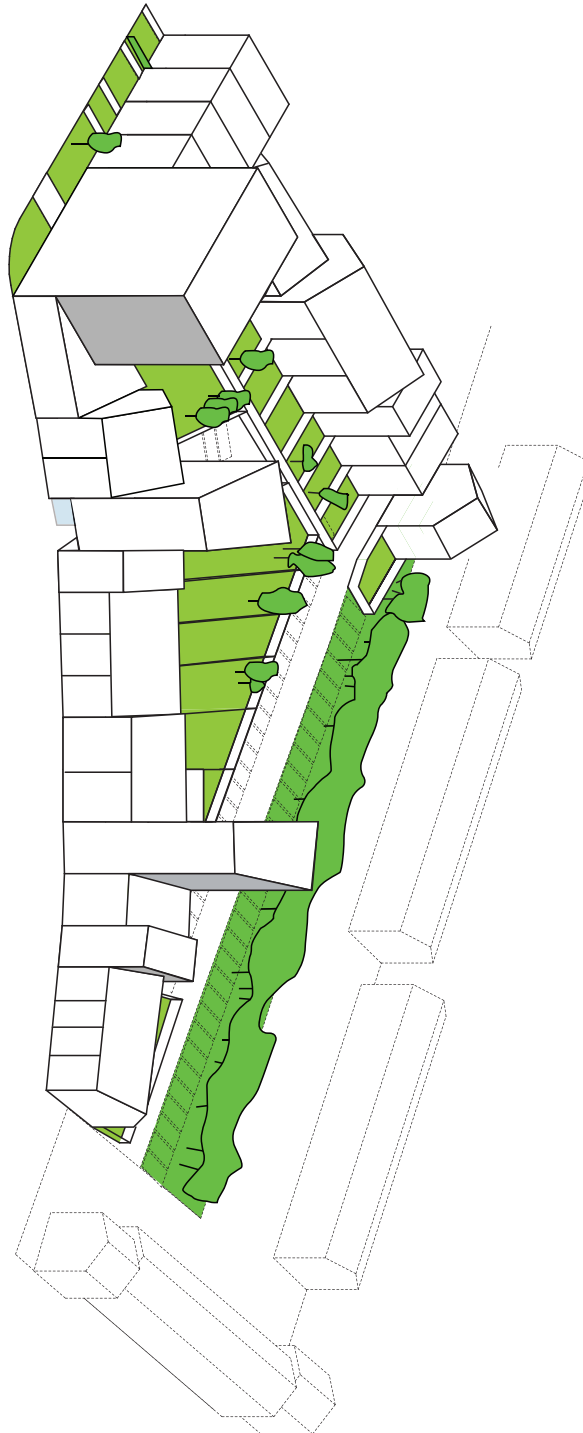


studie: toepassing van de principes op een bouwblok



parkeren van het hele blok in één parkeeroplossing

studie: toepassing van de principes op een bouwblok



studie: toepassing van de principes op een bouwblok

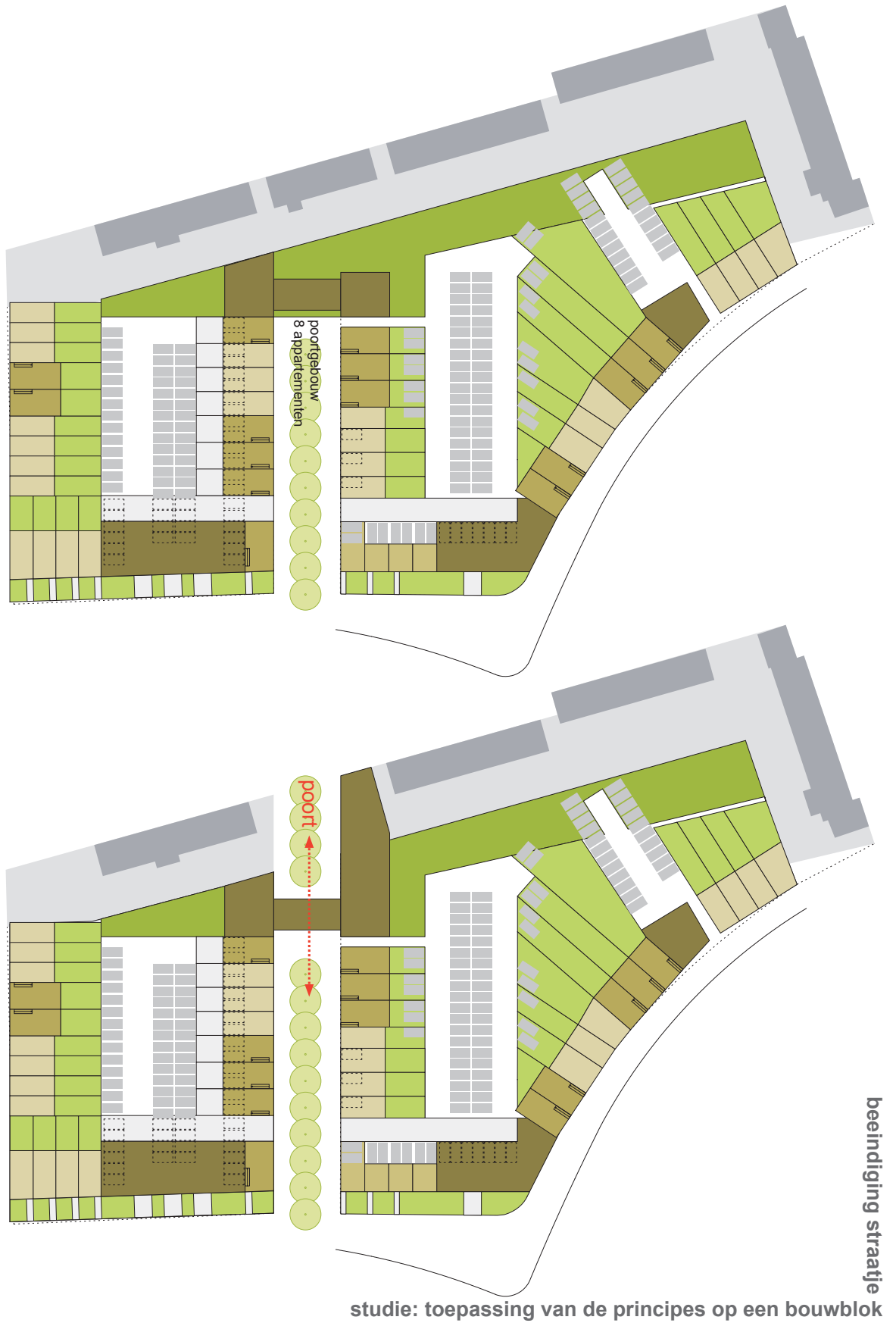


2 = flatje
 4 = 3 bebo's

één achterstraat

studie: toepassing van de principes op een bouwblok

- 18 rijwoningen
- 18 bebo
- 28 appartementen (64 woningen)
- 103 parkeerplaatsen
- 23 rij
- 24 bebo
- 18 app (65 woningen)
- 110 pp





twee poorten in de directe omgeving

studie: toepassing van de principes op een bouwblok



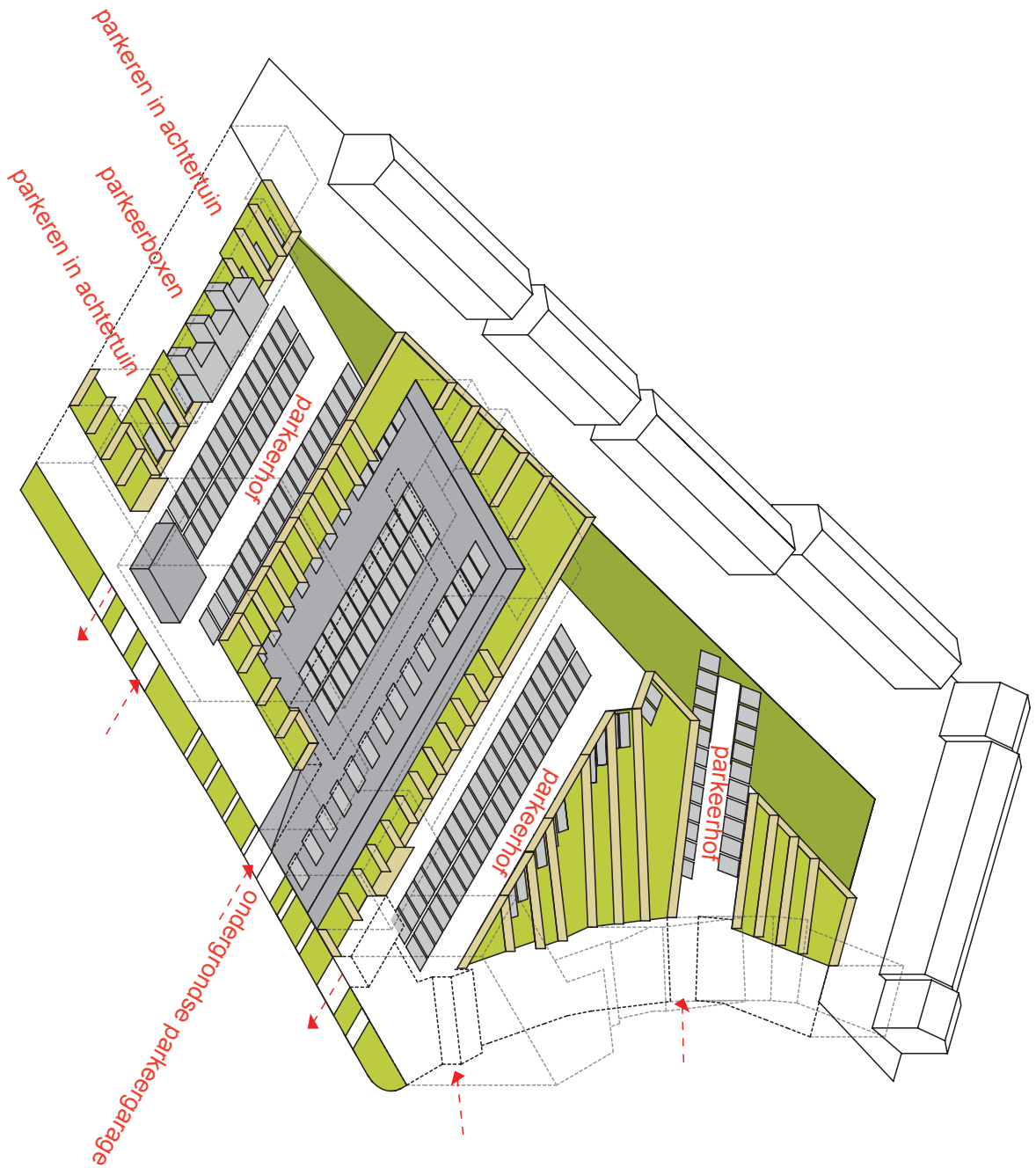
één groot blok

de twee blokken samenvoegen waardoor een groot bouwblok ontstaat, waarin een aantal kavels zich in de diepte kunnen ontwikkelen



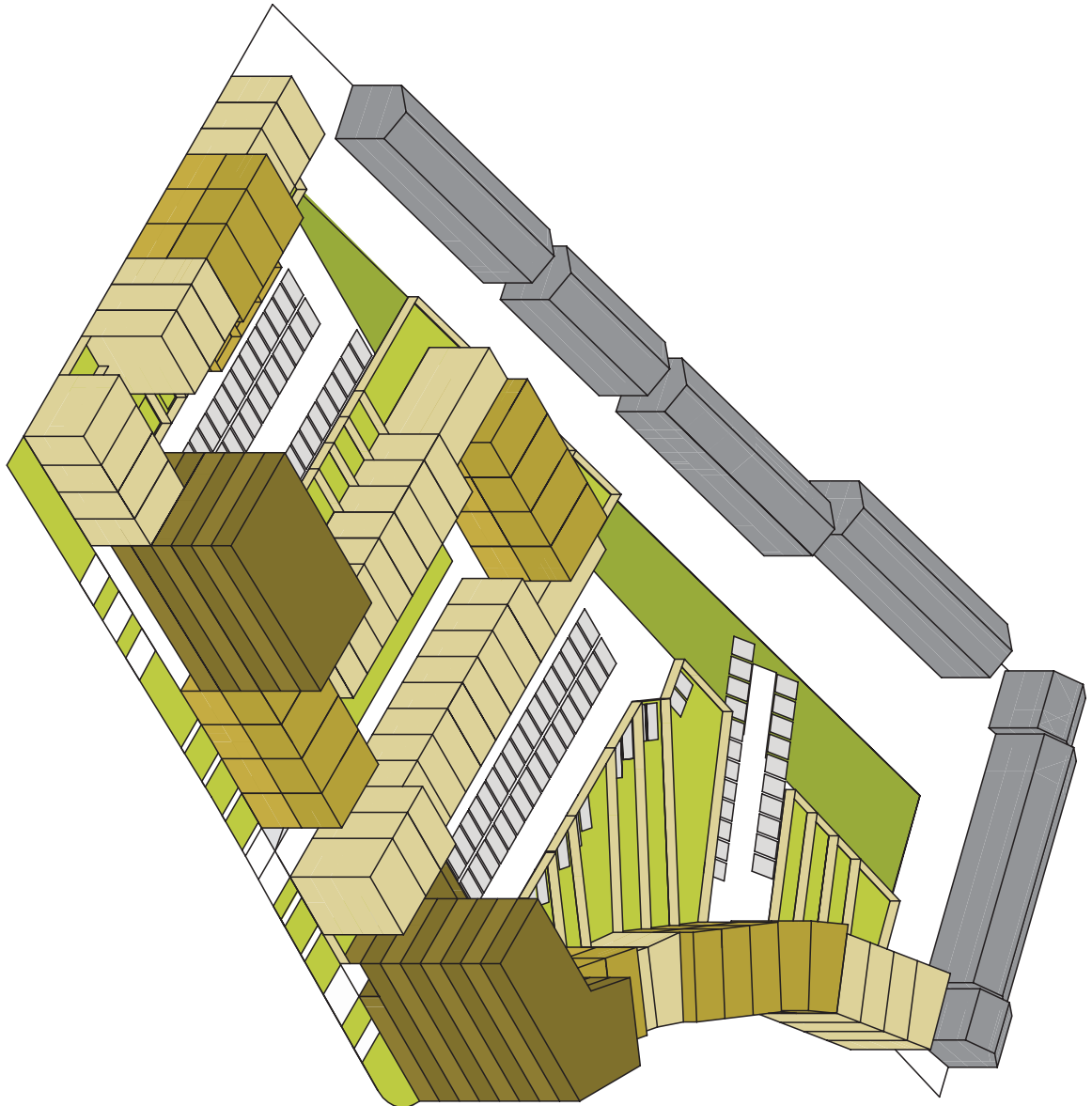
studie: toepassing van de principes op een bouwblok

- | | |
|---------------------|----------------|
| 37 rijwoningen | 4 1 rij |
| 36 bebo | 42 bebo |
| 39 appartementen | 30 app |
| (112 woningen) | (113 woningen) |
| 199 parkeerplaatsen | 194 pp |



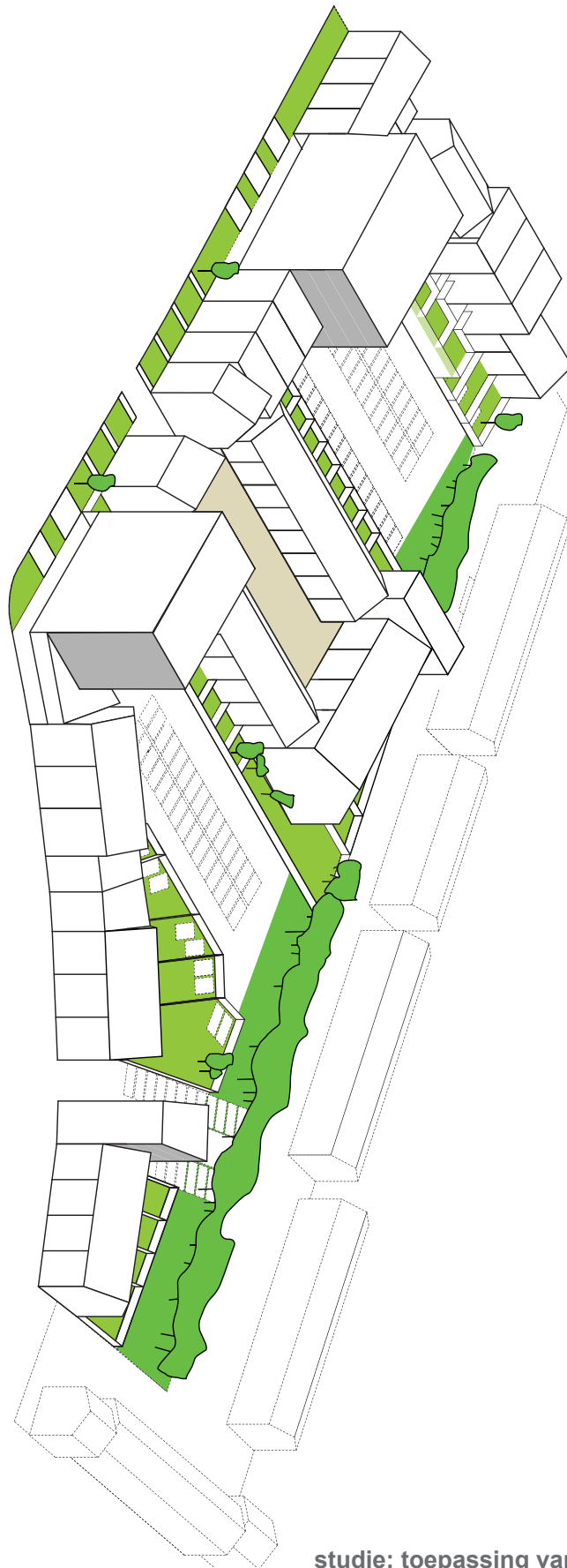
één groot blok

studie: toepassing van de principes op een bouwblok



één groot blok

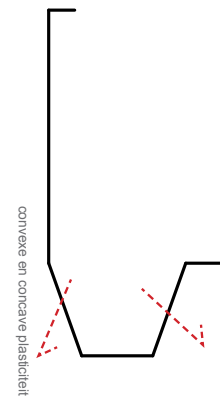
studie: toepassing van de principes op een bouwblok



één groot blok

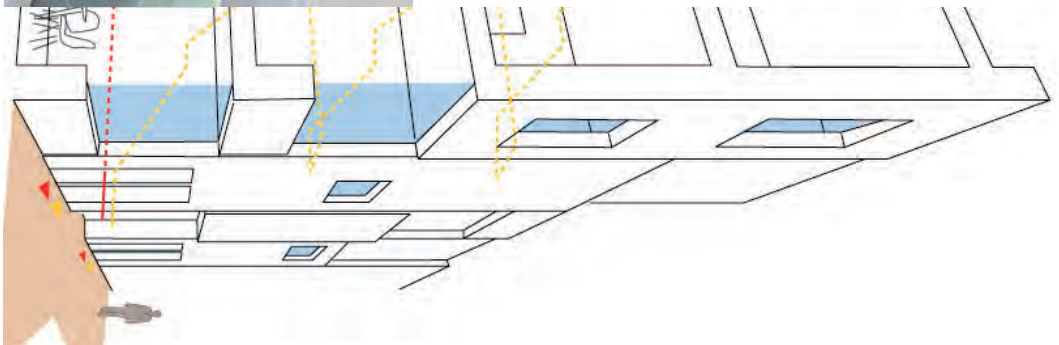
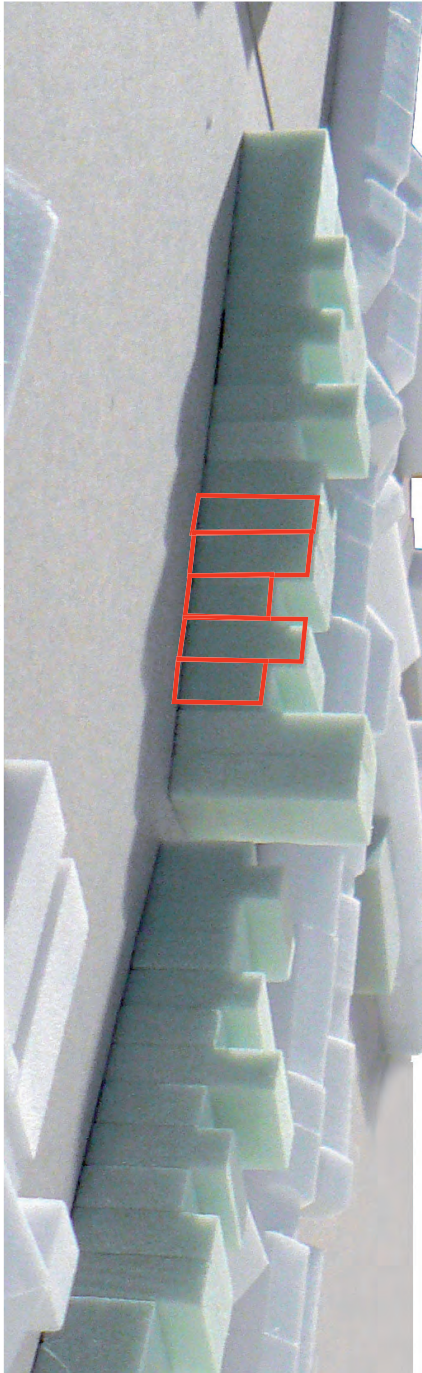
studie: toepassing van de principes op een bouwblok

architect: a.j. in 't boosten in de 21e eeuw



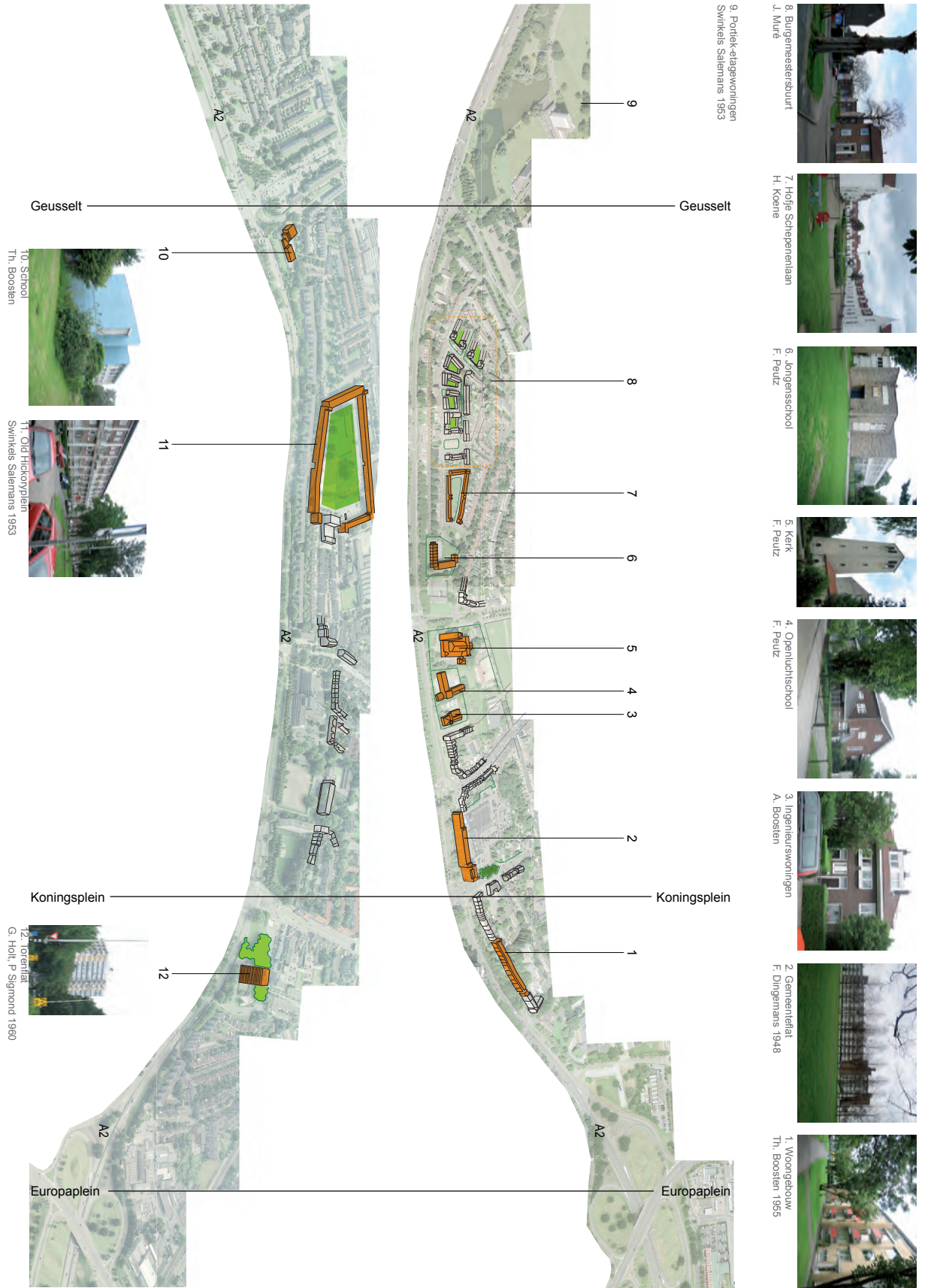
variatiethema's

pansgewijze gevelopbouw - identiteit door grafiek en plastiek in de gevelwand, en door typologische opbouw



variatiethema's

cultuurhistorische waarden langs de A2



- 8. Portiek-eigewoningen Swinkels Salemans 1953
- 8. Burgemeestersbuurt J. Wille
- 7. Hofje Schrepenlijaan H. Koene
- 6. Jongensschool F. Peutz
- 6. Keuk F. Peutz
- 4. Openluchtschool F. Peutz
- 3. Ingenieurwoningen A. Boosten
- 2. Gemeentehuis F. Dingemans 1948
- 1. Moongebouw Th. Boosten 1955

- 10. School Th. Boosten
- 11. Old Hickoryplein Swinkels Salemans 1953
- 12. Torrefabriek G. Holt, P. Sijmond 1960

overzicht cultuurhistorische waarden A2

Geraadpleegde bronnen



Geraadpleegde bronnen

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

Kaartmateriaal wijzigingen t.o.v. document Consultatiefase/Dialogronde III

- 2.1.1 beide kaarten aangepast aan nieuw plan
- 3.3.3 hist. kaart: middenvoeg verwijderd
- 4.4.1 kaart Schermen aangepast aan nieuw wegontwerp A2
- kaarten 5.5.3 Vastgoed pag. 85 resp. 88 gesplitst in Woningbouw en Commercieel Vastgoed
- kaart 5.6.1 pag. 90: aangepast en gedetailleerd

