



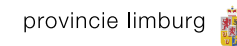
Zijn planprocedures
anders te plannen?

**A2 MAASRICHT:
ÉÉN PLAN VOOR STAD
EN SNELWEG**

Symposium over evaluatie van
publiekrechtelijke procedures
22 maart 2012
Hotel Van der Valk, Maastricht

A2 MAASTRICHT: ÉÉN PLAN VOOR STAD EN SNELWEG

Samenwerkende publieke partijen:



Adviseurs: Grontmij Nederland | Cauberg Huygen | Oranjewoud | Deltares | Natuurbalans / Limes Divergens | Tonnaer adviseurs in omgevingsrecht | Goudappel Coffeng | VD2 Advies | DUO Vertaalbureau | Stichting instandhouding Kleine Landschapselementen | TNO | GGD Zuid-Limburg | De Graaff Management & Advies | CSO Adviesbureau | Pels Rijcken en Droogleever Fortuijn

Consortium:



Onderaannemers: ARCADIS Nederland, techniek, verkeerskunde en omgevingsmanagement | dGmR, geluid en lucht | West8 Urban Design & Landscape Architecture, stedenbouw en landschaps-architectuur | Humblé Martens, architectuur | 4Cast, verkeersmodellen | 4Sight 4D visualisatie* | Made by Mistake, maquette* | ABL2, procesmanagement | Bex Communicatie, communicatiebureau*

* tijdens aanbesteding

INHOUD

Spannend voortraject	8
- 'Slechts' zeven jaar	8
- Wie doet wat	9
- Waarom A2 Maastricht?	10
- Meervoudige doelstelling	10
- Integrale en vernieuwende aanpak	12
- Vervlochten procedures ontrafelt	13
Eerste fase wettelijke procedures; Startnotitie, advies commissie voor de MER en Nota 'Ruimte voor de A2'	16
- Linksom, rechtsom of onder Maastricht door (2004-2005)	16
- Zorgvuldig trechtersen geeft houvast en beperkt te onderzoeken alternatieven (2005/2006)	18
Aanbesteding via 'ontwerpwedstrijd' (juni 2006 - juli 2009)	23
- 'De Markt' aan zet	23
- Drie maakbare, haalbare en vergunbare plannen (2009)	25
- Keuze van het beste plan voor stad en snelweg	27
Tweede fase wettelijke procedures (juli 2009 en verder)	30
- Uitwerking van 'de Groene Loper' in het Ontwerp-Tracébesluit (2009-2010)	30
- Parallel aan OTB: Uitwerking van 'de Groene Loper' in de Ontwerp-Bestemmingsplannen	33
- Zoveel mogelijk interactief	36
- Aan de slag: 'Sjeng aan de geng' (2010)	38
- Finale toets door de Raad van State (2010/2011)	40
- Kogel door de kerk (2011)	41
Epiloog	42
Kan het beter en sneller	43
- Ter vergelijking uit het rapport	43
Contactpersonen	45
Colofon	46

SPANNEND VOORTRAJECT

Anno 2012 is ‘de Groene Loper’ voor A2 Maastricht volop in uitvoering. In het begin van de jaren ‘60 is de N2 in Maastricht als stadsboulevard aangelegd. Al begin jaren ‘80 onderzoekt Rijkswaterstaat de mogelijkheden voor aanpassing van die N2 in een eerdere tracéstudie. In 1999 wordt de ‘A2 Passage Maastricht’, zoals het project in rijkstermen heet, nog uit de begroting van het toenmalige Ministerie van Verkeer en Waterstaat gehaald. Het project komt op de reservelijst en kan alleen nog via een PPS-constructie terugkomen. Betrokkenen zijn somber gestemd.

Maar ... de overheden gooien het roer om, ze gaan intensief samenwerken, de te volgen procedures worden gecombineerd en de uitvraag aan de markt wordt via een vrij nieuwe methode aanbesteed.

‘SLECHTS’ ZEVEN JAAR

Niemand die toen kon voorzien dat voor A2 Maastricht ooit, dankzij een PPS-constructie, een kwalitatief hoogwaardig plan met een integrale gebiedsaanpak voor infrastructuur én vastgoed tot stand zou komen. Juist door die kwaliteit is er voor de planprocedure van startnotitie tot tracébesluit, ‘slechts’ zeven jaar nodig. Een spannend voortraject blijkt juist te kunnen leiden tot een succesvol project, waarin integraal, innovatief en interactief belangrijke sleutelwoorden zijn.

Geusselt jaren ‘60, twintigste eeuw.



Reden voor het projectbureau A2 Maastricht, Avenuez en Arcadis om een symposium te organiseren: A2 Maastricht: één plan voor stad en snelweg. Voor de deelnemers van dit symposium op 22 maart 2012 en voor iedereen uit de publieke of private sector die aan de slag gaat met integrale gebiedsontwikkeling is het voorliggende boekje samengesteld. Wat was de werkwijze voor de planprocedures? En wat kan eenieder daarvan leren?

WIE DOET WAT?

Het projectbureau A2 Maastricht is in 2003 opgericht door Rijkswaterstaat, gemeente Maastricht, Provincie Limburg en gemeente Meerssen om intensief te kunnen samenwerken.

Het projectbureau heeft alle procedures gecoördineerd en is namens Rijkswaterstaat en gemeente Maastricht opdrachtgever voor de uitvoering van ‘de Groene Loper’.

‘De Groene Loper’ is het plan van Avenuez dat in 2009 is gekozen tot het beste plan voor stad en snelweg. Avenuez is het consortium van Ballast Nedam en Strukton. Arcadis is het adviesbureau dat door Avenuez is ingeschakeld om de aannemerscombinatie te helpen bij het doorlopen van de planprocedures.

MEER WETEN?

Op pagina 45 staan contactpersonen.

Op www.a2maastricht.nl/historie/archief staan alle stukken uit de doorlopen procedures.

Geusselt anno 2016-2026.



WAAROM A2 MAASTRICHT?

De situatie op en rond de N2 Maastricht zoals deze sinds de jaren 60 van de 20ste eeuw is ontstaan, vraagt dringend om een duurzame oplossing. De beperkte capaciteit van het bestaande verkeerssysteem met de aanwezige verkeersregelininstallaties zorgt voor files en doorstromingsproblemen op de doorgaande route A2/E25. Dit leidt ook tot steeds meer problemen op het aansluitende regionale en stedelijk hoofdwegenet, wat nadelig is voor de eenzijdige en daardoor kwetsbare bereikbaarheid van de Maastrichtse regio.

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

MEERVOUDIGE DOELSTELLING

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

Projectdirecteur Louis Prompers en burgemeester Gerd Leers ontvangen minister Karla Peijs voor een A2-werkbezoek in 2004.



De doelstelling van het project A2 Maastricht is meervoudig:

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

INTEGRALE EN VERNIEUWENDE AANPAK

De meervoudige problematiek vraagt om een integrale oplossing en een intensieve samenwerking van alle betrokken publieke partijen. In juni 2006 hebben het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, gemeente Maastricht, Provincie Limburg en gemeente Meerssen de '**Samenwerkingsovereenkomst**' ondertekend. De publieke partijen stappen letterlijk over hun eigen schaduw door hun gezamenlijke ambitie vast te leggen in het boekje 'De vraag aan de markt'. Een ambitiedocument dat richting geeft aan de marktpartijen die mee willen doen aan de aanbesteding en tegelijkertijd aan alle politieke en maatschappelijke partijen in de stad die de aanpak op de voet willen volgen.

Er wordt gekozen voor een Europese aanbestedingsprocedure, die verloopt via een concurrentiegerichte dialoog en die is vervlochten met de publieke procedures. Doel is een kwalitatief beter product, een snellere en efficiëntere realisatie en een effectiever en slagvaardiger overheidshandelen.

Dit is bereikt door:

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

De marktwaarde van de integrale gebiedsontwikkeling bedraagt circa 1 miljard euro.

VERVLOCHTEN PROCEDURES ONTRAFELT

Voor de gecombineerde aanpak van A2 Maastricht zijn drie procedures nodig:

- De **tracé/MER-procedure** is nodig voor de ombouw van de huidige A2-passage tot autosnelweg, de verknoping van de A2 met de A79 en de aansluiting voor de nieuwe afslag naar bedrijventerrein Beatrixhaven.
- De **bestemmingsplanprocedure** is nodig voor de nieuwbouw in de stad en de ontsluitingsweg naar bedrijventerrein Beatrixhaven.
- Via de **aanbestedingsprocedure** is aan verschillende marktpartijen gevraagd om zelf een totaalplan voor A2 Maastricht uit te werken. De uiteindelijke keuze was voor het plan 'de Groene Loper' van Avenue2.

Zie ook het schema op pagina 44.

Deze gecombineerde aanpak, wordt ook wel 'vervlechting' genoemd en kende voor A2 Maastricht de volgende hoofdlijnen:

- Eerste fase wettelijke procedures (juni 2004 - juni 2006)
- Aanbesteding via 'ontwerpwedstrijd' (juni 2006 - juli 2009)
- Tweede fase wettelijke procedures (juli 2009 en verder)



Bestuurlijke ondertekening Samenwerkingsovereenkomst onder leiding van voormalig minister Karla Peijs, juni 2006.



Ook voor de ambtelijke voorbereiders is de Samenwerkingsovereenkomst een mijlpaal.

De A2-passage Maastricht jaren '80, twintigste eeuw.



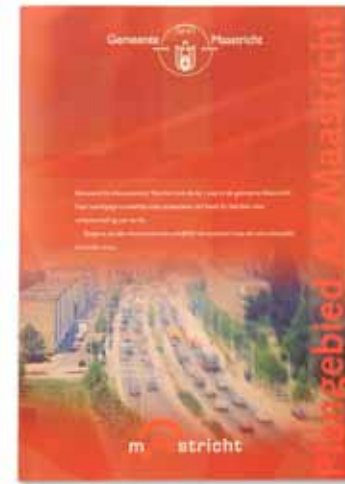
PROEVE VAN PRODUCTEN PLANPROCEDURES



2004



2004



2004



2004



2004



2004



2004



2004



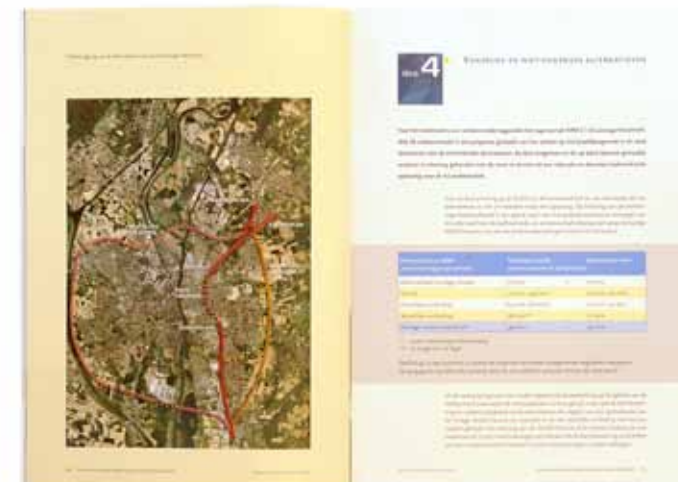
2004



2006



2006



2006



2006

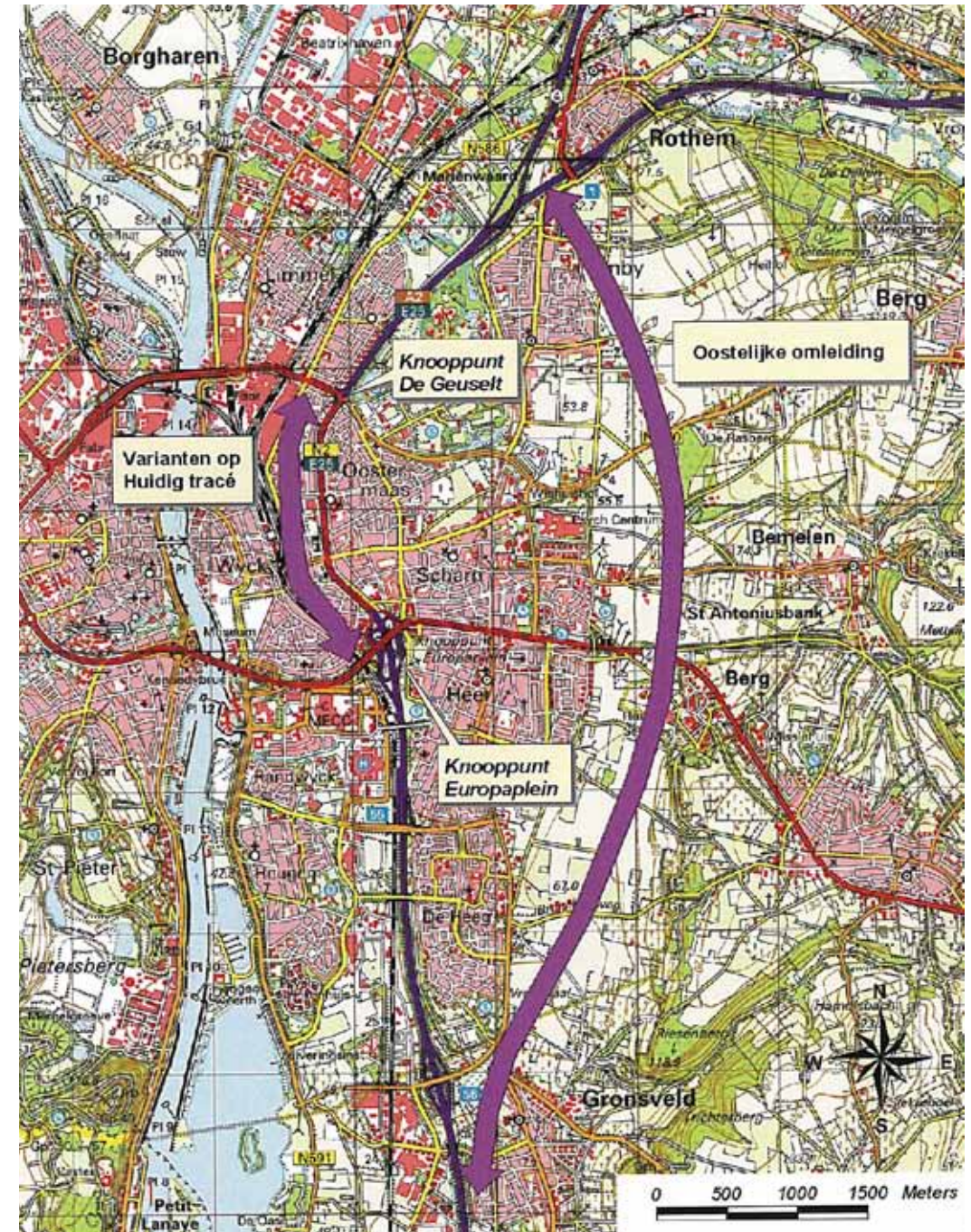
EERSTE FASE WETTELIJKE PROCEDURES; STARTNOTITIE, ADVIES COMMISSIE VOOR DE MER EN NOTA 'RUIMTE VOOR DE A2'

LINKSOM, RECHTSOM OF ONDER MAASTRICHT DOOR (2004-2005)

Op 1 juni 2004 zijn de wettelijke procedures gestart met het ter inzage leggen van de Startnotitie voor de rijksprocedure. In deze Startnotitie zijn de verschillende alternatieven ten oosten (linksom), ten westen (rechtsom), door, en onder (via een tunnel) Maastricht in beeld gebracht. In de Startnotitie is beargumenteerd dat het tunneltracé het voorkeursalternatief is om in de planprocedure verder uit te werken. De commissie voor de MER adviseert om, op basis van verschillende inspraakreacties, ook de alternatieven diepgaander te onderzoeken. Het gaat hierbij om het alternatief ten oosten van en ten westen van Maastricht. Daartoe adviseert de commissie voor de MER om de Mer-procedure in twee fasen te knippen:

- de 1^e fase om de alternatieven onderling af te wegen
- de 2^e fase om de milieu-effecten van het voorkeursalternatief in beeld te brengen.

De toenmalige ministers Verkeer en Waterstaat en Verkeer Ruimtelijke Ordening en Milieu nemen dit advies over in hun Richtlijnen.



Fasering van de MER in twee stappen zorgt voor een effectieve trechtering in het alternatieven-onderzoek.

In december 2004 wordt door de gemeente Maastricht de Nota 'Ruimte rond de A2' ter consultatie aan de stad voorgelegd. Hierin zijn o.a. de stedenbouwkundige randvoorwaarden en uitgangspunten voor het gebied rond de A2 op een rij gezet. Deze zijn essentieel voor het vastgoed dat gerealiseerd moet worden en voor de keuze van een voorkeurstracé voor de nieuwe verbindingsweg van de A2/A79 naar het bedrijventerrein Beatrixhaven. In april 2005 stelt de Gemeenteraad de Nota vast.

ZORGVULDIG TRECHTEREN GEEFT HOUVAST EN BEPERKT TE ONDERZOEKEN ALTERNATIEVEN (2005/2006)

In het 1e fase MER-rapport, 'Eén plan voor stad en snelweg', zijn alle redelijkerwijs te beschouwen alternatieven voor het oplossen van de in de startnotitie geschetste problematiek diepgaand onderzocht. Het betreft vier alternatieven:

- 1 aanpassing van de bestaande A2-passage (nulplusalternatief);
- 2 tunnel ter plaatse van de huidige A2-passage;
- 3 west-alternatief;
- 4 oost-alternatief.

Voor deze alternatieven zijn in totaal 12 varianten onderzocht.

In december 2005 worden het 1e fase MER-rapport voor de rijksprocedure en het (gemeentelijke) onderzoek 'Ontsluitingsweg bedrijventerrein Beatrixhaven' door de samenwerkende publieke partijen uitgebracht voor een vrijwillige consultatie. Op basis van o.a. dit 1e fase MER-rapport en de resultaten van de consultatie kiezen de toenmalige ministers Verkeer en Waterstaat en Verkeer Ruimtelijke Ordening en Milieu voor het tunneltracé. Het bevoegd gezag meldt dit zogenaamde Trechteringsbesluit in juni 2006 aan de Tweede Kamer.

linksom,
rechtsom
of onder
Maastricht
door

Daarbij is ook aangegeven waarom de overige alternatieven zijn afgefallen. Het nulplusalternatief en het west-alternatief lossen het probleem van met name de leefbaarheid langs de A2-Passage niet op. Het west- en oost-alternatief levert natuurknelpunten op. Parallel aan de rijksprocedure legt de Gemeente Maastricht haar voorkeurstracé voor de nieuwe verbindingsweg van de A2/A79 naar het bedrijventerrein Beatrixhaven vast.

TIP

Een stabiele samenwerking van de betrokken overheden is noodzakelijk voor een succesvolle PPS-constructie, voor het aanbestedingstraject, een consultatie tijdens de aanbesteding en voor het zo snel mogelijk opstellen van het (O)TB en het (O)BP.

Voormalige A2-passage door Maastricht Oost.

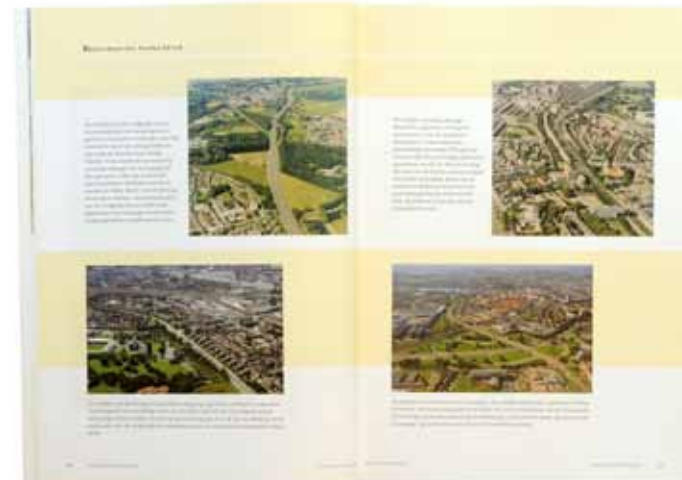




2006



2007



2007



2007



2007



2008



2008



2008



2008



2008



2008



2008

PROEVE VAN PRODUCTEN PLANPROCEDURES



2007



2008



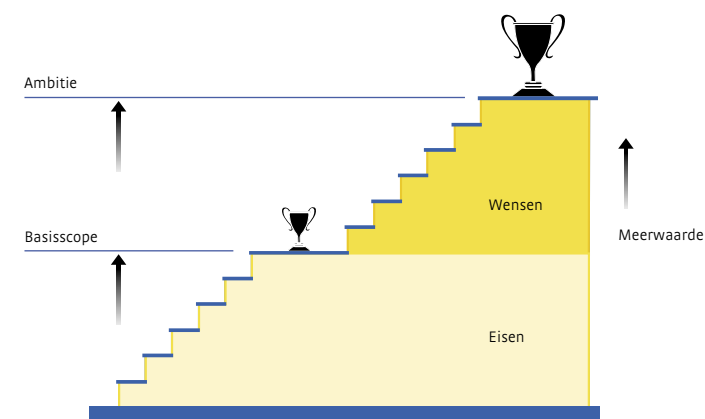
AANBESTEDING VIA 'ONTWERPWEDSTRIJD' (JUNI 2006 - JULI 2009)

'DE MARKT' AAN ZET

Na het Trechteringsbesluit van het Rijk is het de beurt aan de markt om een integrale gebiedsaanpak voor A2 Maastricht op te stellen. Eind 2006 start de Europese aanbesteding via de zgn. concurrentiegerichte dialoog tussen de marktpartijen en het projectbureau A2 Maastricht als gemandateerde vertegenwoordiger van de betrokken publieke partijen. Bijzonder is de vernieuwende aanpak. Er is geen kant en klaar plan, waarvoor een uitvoerder wordt gezocht. Op basis van programma van eisen, plangebied, taakstellend budget en vastgoedmogelijkheden wordt aan 'de markt' gevraagd om zelf de beste totaaloplossing te ontwerpen. De marktpartij, die binnen de kaders het 'beste' plan heeft opgesteld en kan uitvoeren, wint de aanbesteding. Voor die keuze zullen de plannen ter consultatie worden aangeboden aan de stad. Op deze manier is 'de markt' vroegtijdig bij A2 Maastricht betrokken om eigen oplossingen aan te dragen en kan 'de stad' tussendoor ook nog per plan reageren. Het publiek mag niet kiezen. De finale keuze is voorbehouden aan de samenwerkende publieke partijen. Deze laten zich adviseren door een onafhankelijke Gunningsadviescommissie.

VAN 5 NAAR 3 NAAR 1

Bij de start van de aanbesteding is het spannend om te zien of de marktpartijen breed zullen meedoen. Uiteindelijk worden in 2007 vijf combinaties geselecteerd voor de procedure. Het deelnemersveld is indrukwekkend. In 2008 presenteren drie combinaties hun eigen plan aan de stad Maastricht. De vrees van sommige critici dat de aanbestedingsprocedure zeer vergelijkbare plannen zal opleveren, blijkt ongegrond. De marktpartijen laten zien dat er zeer verschillende oplossingen zijn die voldoen aan de uitvraag. In 2009 wordt uiteindelijk het beste plan voor stad en snelweg gekozen.



TIP

Geef ruimte aan de markt voor een inhoudelijk, creatieve invulling door een globaal Programma van Eisen. Geef aan wat je wilt en hoe je dat wilt bereiken via een ambitiedocument. Gebruik dit voor marktpartijen, overheid en omgeving.



In de onafhankelijke Gunningsadviescommissie hebben experts op het terrein van bestuurlijke en maatschappelijke ontwikkelingen en op verkeerskundig, stedenbouwkundig, milieukundig en (bouw) technisch gebied samengewerkt: oud-burgemeester van o.a. Enschede, Jan Mans, specialist in ontwikkeling van verkeersbeleid Hans Blom, voormalig Rijksbouwmeester Jo Coenen, milieueconoom Wim Hafkamp, specialist ondergronds bouwen Bandi Horvath en voormalig Rijksadviseur voor het Landschap Dirk Sijmons.

Om duidelijk te maken wat voor de publieke partijen het 'beste' plan is, is het ambitiedocument 'De vraag aan de markt' geschreven. Het ambitiedocument beschrijft wat de publieke partijen willen met het project en hoe zij dat willen bereiken. Daarbij wordt zowel ingegaan op de gewenste situatie na realisatie als tijdens de uitvoering van het project. Verder is voor de aanbesteding een vraagspecificatie (vs1) opgesteld waarin o.a. de randvoorwaarden en uitgangspunten uit de tot dan toe doorlopen wettelijke procedures zijn vertaald in een Programma van Eisen, waaraan de consortia minimaal moeten voldoen. Ook de eisen van de omgeving worden hierin meegenomen. Vervolgens zijn in Vraagspecificatie (vs2) ook de specificaties opgenomen voor het beoordelen/berekenen van de (belangrijkste) milieueffecten in de lijn van de nog te maken MER-rapportage. Dit om vooraf te kunnen beoordelen of het plan vergunbaar is en voldoet aan de verschillende milieunormen (bijvoorbeeld geluid).

In de periode van begin 2007 tot eind 2008 brengen de marktpartijen fasegewijs de plannen steeds beter in beeld en worden de milieu-effecten berekend.



Publieke consultatie tijdens aanbesteding:
linksboven Avenue2
links Unie van Maastricht
rechts BA2M

RESULTATEN CONSULTATIERONDE 3 PLANNEN TIJDENS AANBESTEDING

3590 bezoekers Consultatiecentrum

261 ingevulde Consultatiewijzers, waarvan

21 belangenorganisaties

3500 inhoudelijke reacties leiden tot wijzigingen per plan waarvan

11 wijzigingen in 'de Groene Loper' van Avenue2

2 nieuwe opties in 'de Groene Loper' van Avenue2

Van eind november 2008 tot en met januari 2009 worden drie voorlopige plannen in het openbaar tentoongesteld en toegelicht door de consortia zelf. Vooraf hebben de samenwerkende publieke partijen alle drie de plannen als 'haalbaar, maakbaar en vergunbaar gekwalificeerd'. Via de consultatie worden burgers, maatschappelijke organisaties en andere betrokkenen in staat gesteld om, vooruitlopend op de formele Ontwerp TracéBesluit (O)TB en Ontwerp Bestemmingsplan (O)BP-procedure, hun mening te geven op de voorlopige plannen. Dit is een groot succes. Meer dan 3500 mensen bezoeken de consultatie.

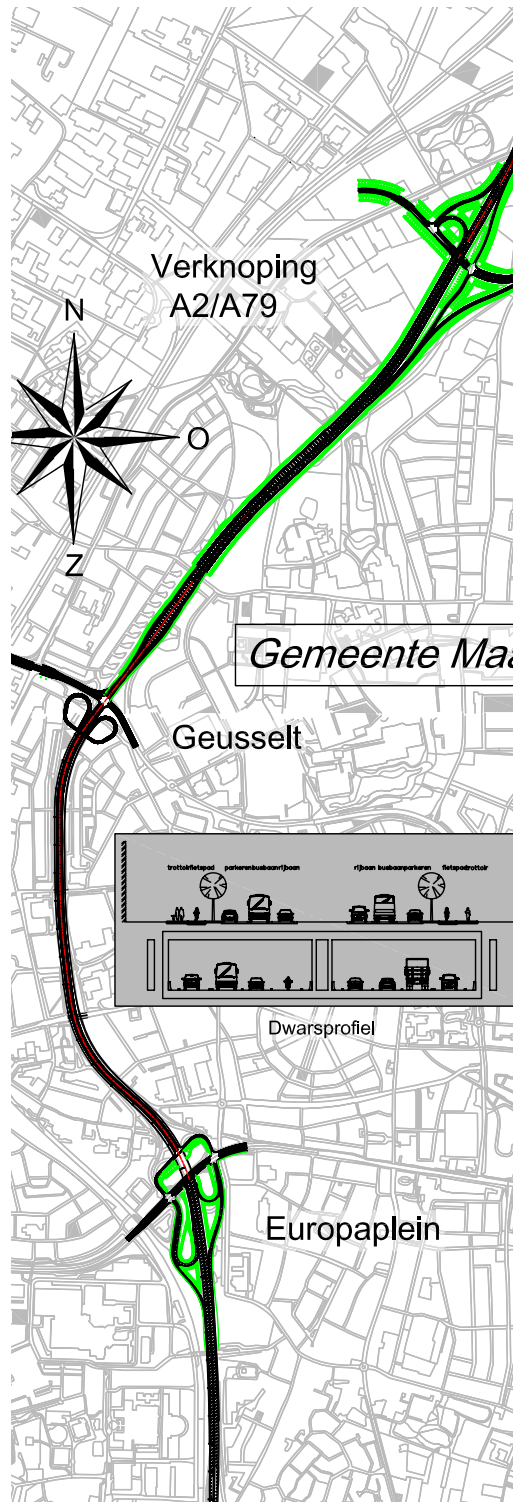
Op basis van de voorlopige plannen en de consultatiereacties krijgen de bestuurspartijen goed zicht op het maatschappelijk draagvlak van de plannen en kunnen ze aangeven welke reacties relevant zijn en door aanpassingen in het ontwerp van het betreffende consortium dienen te worden verwerkt.

DRIE MAAKBARE, HAALBARE EN VERGUNBARE PLANNEN (2009)

In april 2009 zijn de drie plannen van de consortia definitief en worden de biedingen ingediend. De plannen bestaan o.a. uit een integraal plan met aantal specialistische rapporten naar de effecten van het plan op het gebied van verkeer, geluid, lucht, natuur, landschap, de situatie tijdens de bouw, e.d. Alle ingediende plannen blijken maakbaar, haalbaar en vergunbaar. Bovendien zijn het drie zeer verschillende plannen die kwalitatief beter zijn dan de oorspronkelijke voorstudies door Rijkswaterstaat en gemeente Maastricht.

TIP

Organiseer een consultatie-ronde vóór het indienen van de definitieve biedingen. Dit zorgt voor betrokkenheid van 'de omgeving' met meer kans op het doorlopen van een snelle planprocedure en voorkomt reparaties/afwijkingen van de bieding tijdens de plan-procedure.



Interne oefening RWS voor een Globaal Hoofd-ontwerp voor start aanbesteding in 2006



'De Groene Loper' van Avenue2, consortium van Ballast Nedam en Strukton, in 2009.

KEUZE VAN HET BESTE PLAN VOOR STAD EN SNELWEG

In juni 2009 besluiten de bestuurspartijen te kiezen voor het plan 'de Groene Loper' van Avenue2 en in oktober 2009 wordt het contract met het consortium, dat bestaat uit Ballast Nedam en Strukton, getekend.

Het contract is ook het startsein voor de verdere uitwerking van het plan tot een Ontwerp-Tracébesluit met volledig uitgewerkte MER en twee Ontwerp-Bestemmingsplannen.



Bekendmaking beste plan, juni 2009. Van links naar rechts: Wethouder Wim Hazeu (Maastricht), minister van Verkeer en Waterstaat Camiel Eurlings, projectdirecteur Avenue2 Frits van de Kerk, wethouder Luc Winants (Maastricht), wethouder Luc Volders (Meerssen), Gedeputeerde Bert Kersten, Hoofdingenieur-directeur Rijks-waterstaat Jean-Luc Beguin, projectdirecteur Az Maastricht Louis Prompers.

TIP

Een vroege marktbenadering leidt tot een structureel beter totaalplan.



2010



2010



2010

PROEVE VAN PRODUCTEN PLANPROCEDURES



2010



2010



2010



2010



2010



2011

TWEEDE FASE WETTELIJKE PROCEDURES (JULI 2009 EN VERDER)



Grens Ontwerp-Tracébesluit

UITWERKING VAN 'DE GROENE LOPER' IN HET ONTWERP-TRACÉBESLUIT (2009-2010)

In april 2009 wordt het OTB/MER opgeleverd voor toetsing door het bevoegd gezag. Daaraan vooraf gaat een uitgebreide oriëntatiefase tussen projectbureau A2 Maastricht en Avenuez om te komen tot goede, geaccepteerde productdefinities voor de inhoud van OTB, MER en OBP. De korte doorlooptijd van contract tot OTB/MER doet vermoeden dat het proces vrij soepel is verlopen. De praktijk was echter weerbarstiger. Het was inderdaad een vrij korte periode maar ook een zeer intensief traject, want voor de bouwer was het actief invullen van een planprocedure nieuw en voor het projectbureau A2 Maastricht en het bevoegd gezag was het uitwerken van een OTB onder een vastgesteld contract nieuw.

Het OTB/MER heeft vervolgens ter inzage gelegen van 6 juli t/m 16 augustus 2010. Het is dan de zesde keer dat eenieder kan reageren op de planvoorbereiding. Er zijn in die periode 140 zienswijzen ontvangen. Deze waren grotendeels afkomstig uit Maastricht en voor een kleiner deel uit Meerssen. Ongeveer een derde van de zienswijzen kwam van organisaties, zoals ondernemers- en bewonersverenigingen, scholen, overheidsinstanties, natuur- en milieuorganisaties, woningcorporaties en maatschappelijke organisaties. Sommige zienswijzen werden namens meerdere personen ingediend en ook werden sommige gelijke zienswijzen door verschillende personen ingediend.

Het aantal reacties op het OTB is relatief laag, gezien de gevolgen van het plan op de omgeving bij het graven van een tunnel midden in de stad inclusief sloop en herbouw. De respons op het OTB komt door de grootscheepse consultatieronde tijdens de aanbesteding, de intensieve samenwerking met het A2-Buurten en A2-Bedrijven-platform en vooral door de kwaliteit van het plan 'de Groene Loper' zelf.

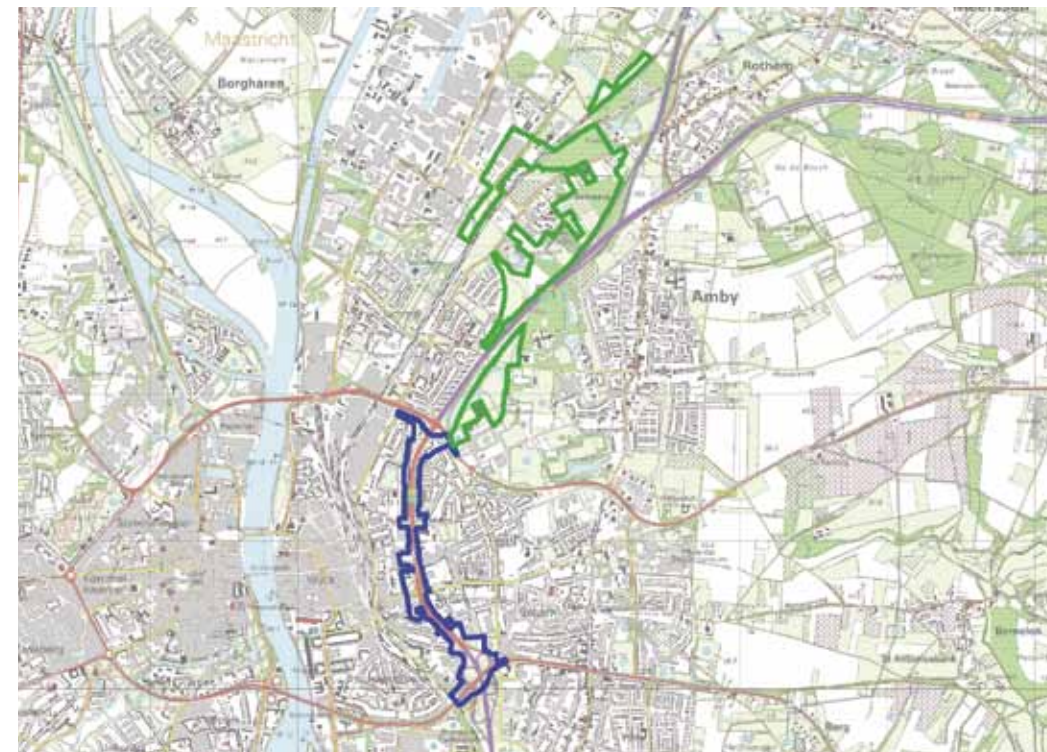
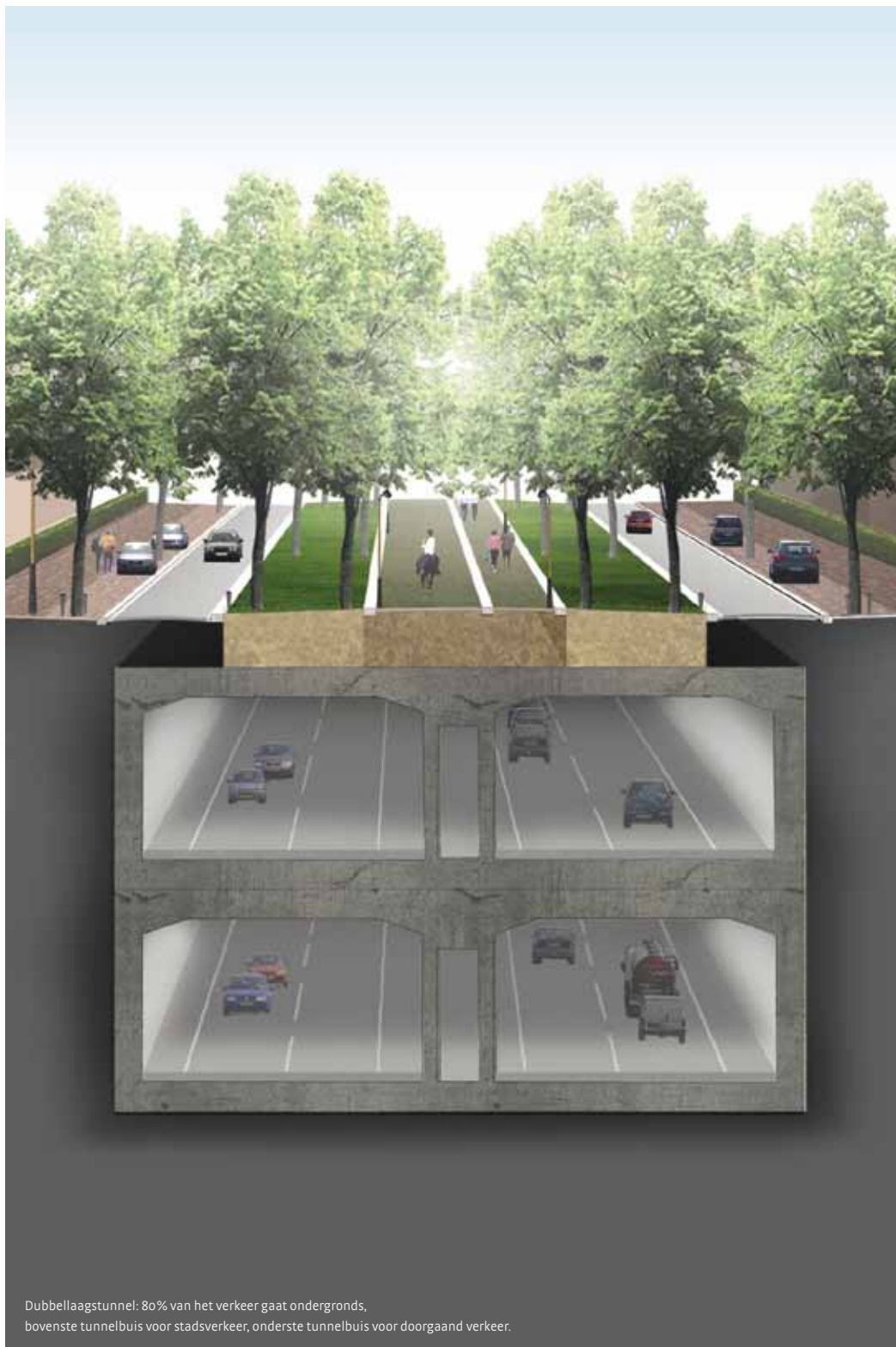
De meeste reacties waren veelal gericht op eigen leef- en woonsituatie en slechts in een gering aantal gevallen van meer principiële aard. De reacties betroffen vooral de volgende thema's:

- **Verkeer**: hoe kom ik met mijn auto, per fiets of te voet straks van A naar B en hoeveel auto's rijden straks in mijn straat?
- **Ontwerpaanpassingen**: kan de nieuwe A2 niet iets meer naar links of rechts worden verschoven?
- **Geluid**: waarom staan straks bij mijn woning wel of geen geluidsschermen en hoe hoog zijn deze?
- **Luchtkwaliteit**: hoe wordt maximaal gegarandeerd dat deze wordt verbeterd?
- **Bodem en water**: mijn kelder zal toch droog blijven?
- **Situatie tijdens de bouw**: hoe blijft mijn huis bereikbaar, waar moet ik parkeren, welke hinder zal ik straks ondervinden?
- **Nadeelcompensatie**: hoe wordt met schade omgegaan?

TIP

Met Barcelona is het eenvoudig prijzen winnen. Een kwalitatief en stabiel team bij opdrachtgever en opdrachtnemer bepalen de kwaliteit van het OTB en OBP. Met 'dagjesmensen' win je geen prijzen.





Grens Ontwerp-Bestemmingsplannen
Groen: OTB 'A2 Mariënwaard'
Blauw: OTB 'A2 Traverse'

STELLING

Een rijksinpassingplan lijkt de meest logische vorm voor een integraal gebiedsontwerp zoals 'de Groene Loper' voor A2 Maastricht.

PARALLEL AAN OTB: UITWERKING VAN 'DE GROENE LOPER' IN DE ONTWERP-BESTEMMINGSPANNEN

In dezelfde periode van het OTB is ook gewerkt aan het opstellen van twee Ontwerp-Bestemmingsplannen 'A2 Traverse' en 'A2 Mariënwaard'. Dit om de gemeentelijke weg van de A2/A79 naar bedrijventerrein Beatrixhaven, maar vooral ook het vastgoed, dat een belangrijke pijler in het plan is, publiekrechtelijk vast te leggen.

De bestemmingsplannen sluiten aan bij de onderzoeken die verricht zijn voor het OTB en MER. Het Bestemmingsplan-traject focust zich met name rond de discussie wat nu wel en niet in het bestemmingsplan opgenomen moet worden en de diepgang. Uiteindelijk is gekozen voor een globaal eindplan.

De Ontwerp-Bestemmingsplannen 'A2 Traverse' en 'A2 Mariënwaard' hebben vervolgens ter inzage gelegen van maandag 6 september tot en met maandag 18 oktober 2010.

Opnieuw kon iedereen zijn of haar mening geven, onder meer op de volgende onderwerpen:

- Het vastgoed langs de A2 Traverse: woningen, kantoren en kleine bedrijvigheid;
- 'de Groene Loper' en de bovengrondse parklaan;
- Nieuwe ontsluitingsweg naar bedrijventerrein Beatrixhaven;
- Het vastgoed (bedrijven) nabij bedrijventerrein Beatrixhaven;
- Natuurcompensatie.



Sfeerbeeld fietsbrug over de A2 voor een groene verbinding naar de Landgoederenzone.



Sfeerbeeld nieuwe vastgoed langs parklaan.



Sfeerbeeld nieuwe bovengrondse parklaan.

In totaal heeft de gemeente Maastricht 120 verschillende zienswijzen ontvangen: 42 daarvan zijn doorgestuurd vanuit het OTB/MER, omdat ze ook betrekking hebben op de Ontwerp-Bestemmingsplannen.

De reacties op de Ontwerp-Bestemmingsplannen hadden vooral betrekking op de volgende thema's:

- **Vastgoed A2 Traverse:** het OBP is globaal van opzet; hoe komt de bebouwing er straks uit te zien en wat betekent dit voor mijn omgeving?
- **Situatie tijdens de bouw:** hoe wordt de bereikbaarheid van mijn woning/bedrijf gegarandeerd? Hoe zit het met hinder door bouwverkeer en overlast tijdens werkzaamheden (trillingen, stof, geur, etc.)? Waarom komt de tijdelijke N2/A2 juist op die plek?
- **Ontsluiting van Wyck:** hoe is Wyck bereikbaar tijdens bouw en na realisatie?
- **'de Groene Loper':** kan het tracé van 'de Groene Loper' voor langzaam verkeer worden aangepast in het Ontwerp-Bestemmingsplan 'A2 Mariënwaard'?

- **Verkeer:** hoeveel auto's rijden er straks op de parklaan en hoeveel door de zijstraten?
- **Nieuwe ontsluitingsweg naar bedrijventerrein Beatrixhaven:** zijn er nog aanpassingen mogelijk in de ligging en uitvoering van de ontsluitingsweg naar de Beatrixhaven?

De indieners waren grotendeels afkomstig uit Maastricht. Een kleiner deel kwam uit Meerssen en een enkeling uit een andere plaats in Nederland. Een kwart van de zienswijzen was van organisaties en bedrijven uit de omgeving, zoals ondernemers- en bewonersverenigingen, scholen, overheidsinstanties en natuur- en milieuorganisaties.

Voor zowel het Ontwerp-Tracébesluit en milieu-effectrapport als de Ontwerp-Bestemmingsplannen geldt dat alle ingediende reacties samengevat zijn opgenomen in een zogenaamde Nota van Antwoord. Deze Nota van Antwoord werd voor elk van deze procedures afzonderlijk ontwikkeld. Hierin konden insprekers het antwoord op hun ingediende reacties teruglezen.



ZOVEEL MOGELIJK INTERACTIEF

Het besluitvormingstraject van A2 Maastricht betreft een gecombineerde aanpak van wettelijke procedures met juridisch verplichte inspraak en extra consultatierondes met juridisch niet verplichte inspraak.

In totaal heeft eenieder zeven keer een reactie (niet verplichte inspraak) dan wel een zienswijze (juridisch verplichte inspraak) kunnen indienen op de planvoorbereiding. Hierbij is door het projectbureau A2 Maastricht en vanaf 2008 met de betrokken marktpartijen veel aandacht besteed aan het vertalen van de enorme hoeveelheden technische informatie.

Dit is gebeurd door o.a. het maken van projectbrede uitgaven zoals 'Eén plan voor stad en snelweg' uit 2006 om de samenhang tussen de procedures van rijk en gemeente te duiden, het ambitiedocument 'Uitvraag aan de markt' uit 2007 en door publieksvriendelijke uitgaven van het (O)TB en (O)BP. Bij iedere consultatie- dan wel inspraakronde zijn inlooptagen georganiseerd waar geïnteresseerden en belanghebbenden in gesprek konden met specialisten.

Sinds 2003 tot op heden is het A2-Buurtentplatform bij de planvoorbereiding en inmiddels – uitvoering betrokken. Sinds 2006 een A2-Bedrijvenplatform.

De gemeenteraad van Maastricht heeft in 2003 een A2-werkgroep samengesteld die als vooruitgeschoven post de planvoorbereiding heeft gevolgd en nu de –uitvoering.

Het projectbureau A2 Maastricht heeft een convenant gesloten met de woningcorporaties. De plannen uit de aanbestedingsfase moesten (aantoonbaar) rekening houden met de wijkontwikkelingsplannen voor Maastricht Noordoost. Ook bij de uitvoering van 'de Groene Loper' voor A2 Maastricht is samenwerking met de wijkontwikkelingsplannen belangrijk.



AAN DE SLAG: 'SJENG AON DE GENG' (2010)

Vaststelling tracébesluit en bestemmingsplannen

Mede naar aanleiding van de ingediende zienswijzen zijn enkele kleine wijzigingen uitgevoerd op het Ontwerp-Tracébesluit en de Ontwerp-Bestemmingsplannen om te komen tot het Tracébesluit 'A2 Passage Maastricht' en de Bestemmingsplannen 'A2 Traverse' en 'A2 Mariënwaard'. Op hoofdlijnen zijn ze echter gelijk gebleven aan het Ontwerp-Tracébesluit en de Ontwerp-Bestemmingsplannen. Dat kwam natuurlijk omdat het soort reacties grotendeels al bekend waren vanaf de grootscheepse consultatieronde tijdens de aanbesteding en daardoor al eerder verwerkt konden worden.

In november 2010 heeft minister Schultz van Haegen van het nieuwe ministerie Infrastructuur en Milieu het Tracébesluit 'A2 Passage Maastricht' ondertekend. Daarmee is het officiële besluit genomen om de A2-tunnel in Maastricht aan te leggen. Na de vaststelling van het Tracébesluit door het Rijk, stelt ook de gemeenteraad van Maastricht in december 2010 de Bestemmingsplannen 'A2 Traverse' en 'A2 Mariënwaard' vast. Hiermee ligt er een publiekrechtelijk besluit voor waarmee eindelijk aan de slag kon worden gegaan. Oftewel "Sjeng aon de geng".



Avenue2

Ballast Nedam

Strukton

FINALE TOETS DOOR DE RAAD VAN STATE (2010/2011)

Na de vaststelling van het TB en het BP is het uiteraard nog mogelijk geweest om beroep in te dienen tegen de vastgestelde plannen en een voorlopige voorziening (schorsing) te vragen van het besluit. Deze mogelijkheid gold voor mensen die een zienswijze hadden ingediend op het OTB/MER of OBP en voor belanghebbenden die redelijkerwijs niet kon worden verweten geen zienswijzen te hebben ingediend. Beroepschriften op het Tracébesluit konden tussen 9 december 2010 en 20 januari 2011 worden ingediend bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State. Voor de Bestemmingsplannen duurde de beroepperiode van 27 december 2010 tot en met 7 februari 2011.

De Raad van State heeft in totaal 21 beroepschriften ontvangen op het Tracébesluit. Sommige beroepschriften zijn ingediend namens meerdere personen. Er was één schorsingsverzoek, dat uiteindelijk is ingetrokken.

Werktrein anno 2012
midden in de stad.



De meeste beroepen gaan over persoonlijk bezit of persoonlijke woonsituaties. Daarnaast zijn enkele beroepen ontvangen van meer algemene aard, waarbij het voornamelijk gaat om de aspecten luchtkwaliteit, bereikbaarheid en water.

Tegen de twee bestemmingsplannen die het plan 'de Groene Loper' regelen, heeft de Raad van State in totaal 14 beroepschriften ontvangen. Hiervan zijn 8 gericht tegen het bestemmingsplan 'A2 Traverse' en 6 tegen het bestemmingsplan 'A2 Mariënwaard'. Drie partijen stellen een beroep tegen beide bestemmingsplannen in. Sommige beroepschriften zijn ingediend namens meerdere personen. De meeste van deze beroepen gaan over persoonlijk bezit of persoonlijke woonsituatie. Daarnaast zijn enkele beroepen ontvangen rondom de aspecten bereikbaarheid, overlast en schade.

KOGEL DOOR DE KERK (2011)

Uiteindelijk zijn op 19 en 21 september 2011 de beroepen tegen het TB en het BP behandeld. In twee sessies zijn de verschillende vertegenwoordigers in staat gesteld om hun beroep nader toe te lichten, en is het bevoegd gezag in staat gesteld om nog eens precies uit te leggen wat haar overwegingen waren bij het vaststellen van de besluiten.

Uiteindelijk heeft de Raad van State op 30 november 2011 de beroepen tegen zowel het TB als de beide BP onherroepelijk verklaard. De kogel is door de kerk. Na zeven jaar planvoorbereiding start voor A2 Maastricht de nieuwe fase van realisatie.

EPILOOG

Heeft de PPS-constructie en de hierbij horende vervlechting van aanbestedings- en planprocedure daadwerkelijk geleid tot een versnelling of andere meerwaarde voor het project?

Nee en Ja. De vervlechting van procedures heeft in eerste instantie in de wettelijke procedures geleid tot 3 jaar extra studie tijdens de aanbesteding (2006-2009), waarin door drie marktpartijen drie integrale gebiedsplannen ontwikkeld zijn, inclusief specialistische rapporten, die later als basis gebruikt zijn voor het Ontwerp-Tracébesluit en de Ontwerp-Bestemmingsplannen.

Maarde PPS-constructie met de vroege inzet van 'de markt' heeft geleid tot een structureel beter plan dan eerder was voorzien door de samenwerkende publieke partijen. Deze sterke kwaliteit heeft geleid tot veel draagvlak, weinig oppositie en een snelle, succesvolle procedure bij de Raad van State. Dit zou bij een traditio-nale, meer sectorale RWS-werkwijze waarschijnlijk veel minder het geval zijn geweest. Bovendien was het voor A2 Maastricht uitgesloten, omdat de publieke partijen hadden besloten tot een vergaande samenwerking.

Daarnaast kreeg de opdrachtgever, door de vroege marktbenade-ring al snel zicht op de concrete scope, de kosten en de onzeker-heden voor A2 Maastricht.

Al met al heeft deze PPS-constructie geleid tot een beter integraal plan, een daadwerkelijk afgeronde planologische procedure, en een start van de uitvoering van het project. Dat is iets wat via een meer traditionele, reguliere, meer sectorale werkwijze niet zou zijn gelukt.

En dat is ook iets waaraan in 1999, toen A2 Maastricht op de reservelijst categorie 3a van het MIT kwam te staan, alleen maar van gedroomd kon worden.



KAN HET BETER EN SNELLER?

Ja. De aanbestedingsprocedure heeft geduurd van eind 2006-tot midden 2009. De opdracht-gever wilde zicht krijgen op een haalbaar, maakbaar en vergunbaar plan, dat bovendien snel de publieke procedure in kon. Daarom is aan de marktpartijen o.a. een vrij gedetailleerde en kostbare uitwerking in specialistische rapporten verkeer, natuur, geluid, e.d. gevraagd. De markt vraagt juist om een snellere en daar-door minder kostbaar aanbestedingsproces.

Hierin moeten publieke sector en markt een balans zoeken wat nu precies noodzakelijk is voor een goede bieding. Dan kan het aanbestedingstraject korter, is ook de totale doorlooptijd van een project sneller en zijn de kosten lager.

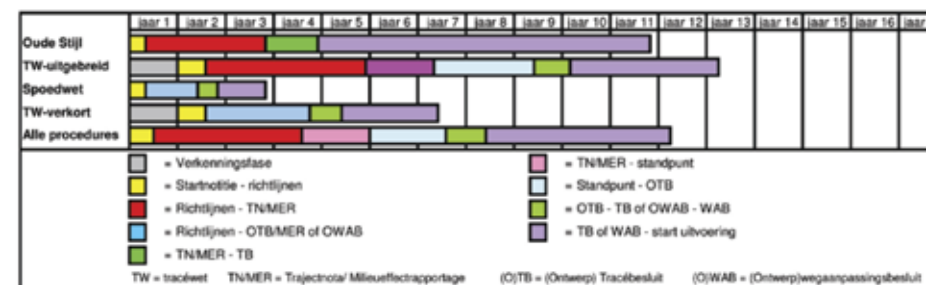
TER VERGELIJKING UIT HET RAPPORT

Uit een analyse van de bestaande situatie (zie bijlage II) blijkt dat het totale proces van besluitvorming over infrastructuurprojecten in Nederland veel stappen kent en lang duurt. De werkelijke doorlooptijden zijn afhankelijk van het type procedure dat een project doorloopt en de wijze van uitvoering ervan. De staafdiagram

geeft een overzicht van de gemiddelde werkelijke doorlooptijden op basis van alle (vanaf circa 1986) lopende en afgeronde projecten per fase. In totaal gaat het om circa 120 projecten.

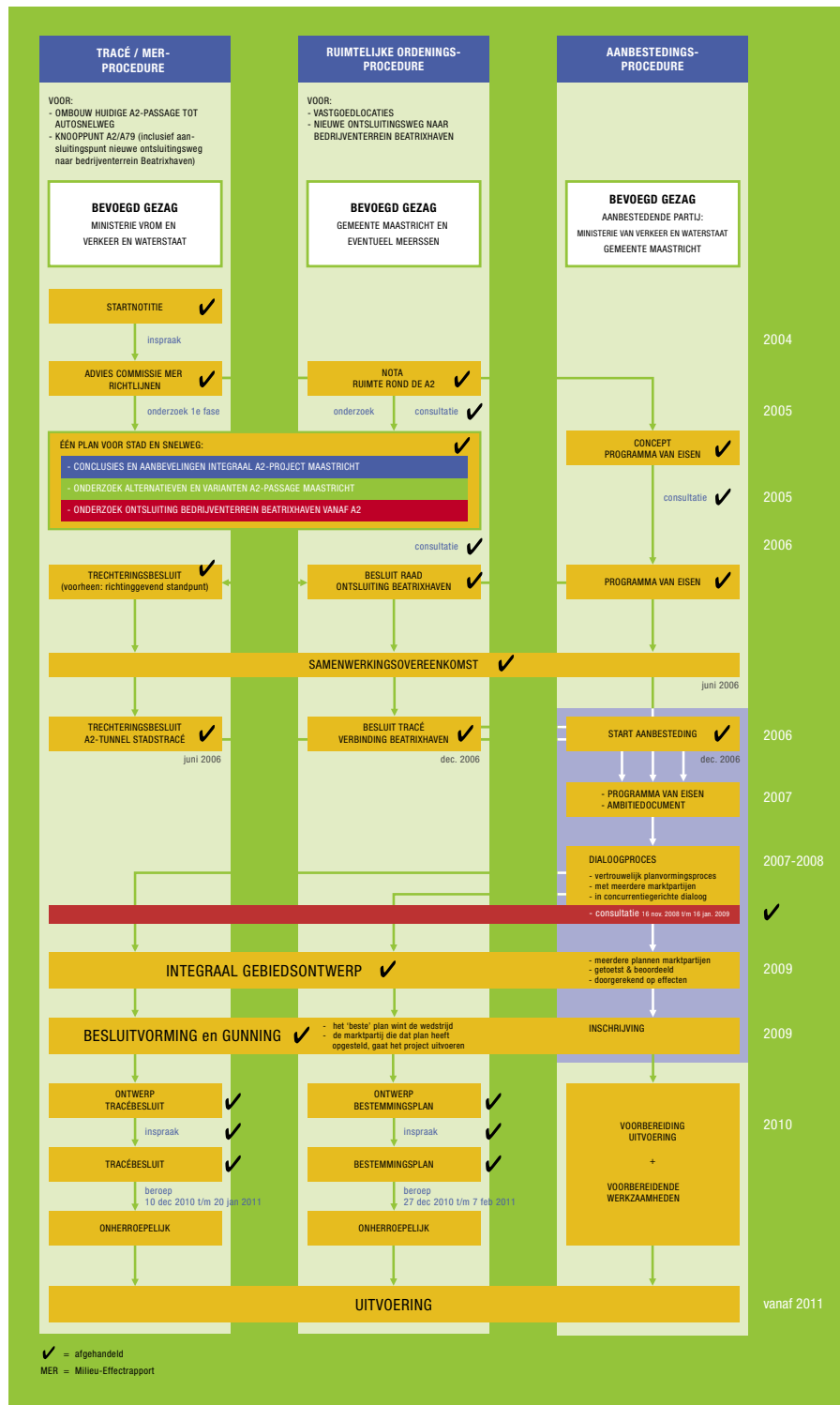
In de staafdiagram zijn sprake van vier verschillende besluitvormingsprocedures:

- 1 Projecten 'oude stijl', die golden tot in 1994 de Tracéwet in werking trad.
- 2 In 1994 trad de nieuwe Tracéwet in werking, die de Trajectnota/MER introduceerde. Daarnaast bevat de Tracéwet sinds 1994 ook 'beoogde termijnen' die aangeven hoe lang elke fase op zijn minst duurt. Opgeteld leiden de beoogde termijnen tot een 'basisdoorlooptijd'. Op overschrijding staan geen sancties.
- 3 In 2003 trad de Spoedwet Wegverbreding in werking, die geen verkenningsfase kent.
- 4 In 2005 werd de tracéwetprocedure gesplitst in een uitgebreide procedure voor complexe projecten en een verkorte procedure voor eenvoudige projecten. De basisdoorlooptijd bedraagt 5,5 jaar (uitgebreide procedure) respectievelijk 4 jaar (verkorte procedure), de werkelijke doorlooptijden ca. 10 respectievelijk naar verwachting 4,5 jaar tot aan het tracébesluit.



Gemiddelde werkelijke doorlooptijd per fase, uitgesplitst naar type besluitvormingsprocedure.

bron: SNELLER EN BETER van de Adviescommissie Versnelling Besluitvorming Infrastructurele Projecten, april 2008



Gecombineerde aanpak tracéwet, bestemmingsplannen en aanbestedingsprocedure.

CONTACTPERSONEN

Wilt u meer info? Onderstaand de contactpersonen anno maart 2012.

Bestuurlijke aanpak

Voorzitter Stuurgroep A2 Maastricht
Wethouder Albert Nuss

albert.nuss@maastricht.nl

RWS Maastricht

Hoofdingenieur-directeur Rijkswaterstaat Jean-Luc Beguin

jeanluc.beguin@rws.nl

Projectbureau A2 Maastricht

Projectdirecteur Louis Prompers
Gebiedsregisseur Jos Geurts
Manager planologie Jeroen Maas
Manager bedrijfsvoering Albert Gerrits
Manager communicatie Desiree Florie
Manager integrale gebiedsontwikkeling Leo Kuepers
Manager contractering Coen Wauben

lprompers@a2maastricht.nl
jgeurts@a2maastricht.nl
jmaas@a2maastricht.nl
agerrits@a2maastricht.nl
dflorie@a2maastricht.nl
lkuepers@a2maastricht.nl
cwauben@a2maastricht.nl

Avenue2

Projectdirecteur Hans Struijk

h.struijk@avenue2.nl



Groene champagne in 2009. Na contract optimalisatie van 'de Groene Loper' in OTB en BP.

Deze afbeelding bevat een videofragment. De afbeelding bevat een onzichtbare Digimarc code die uw smartphone of tablet herkent. Download de gratis Digimarc Discover App, houd uw smartphone of tablet op 8-15 cm boven de afbeelding. U kunt het videofragment dan direct bekijken.

rijksoverheid Avenue2 gebiedsontw
oplossing Limburg bouwrij
bewoners stad en landschap
informatiecentrum doorstr
kansen creëren
werkgelegenheid 2011 natuur
milieu infrastructuur
stakeholders gecombineerde aanpak
actueel 2008 projectbureau bodem
west één nieuwe plan
communicatie NU integ
subsidie inspraak stedelijke vernieuwing 2006
2012 A2
doelstelling van groen
gemeente noord
knooppunt naar
europaplein zuid
aanbestedingsprocedures
bereikbaarheid
verkeersveiligheid rijksbeleid