

Gemeente



Maastricht

DISCUSSIESTUK

Ruimte rond de A2

*Randvoorwaarden en uitgangspunten
ondertunneling A2-Traversal Maastricht*



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

Ministerie van Verkeer en Waterstaat



Rijkswaterstaat

provincie limburg



Gemeente



Maastricht



Sfeervol Meerssen



Ruimte rond de A2

Randvoorwaarden en uitgangspunten
ondertunneling A2-Traversal Maastricht

Discussiestuk

Maastricht, december 2004

Voorwoord

Bijna 25 jaar wordt al gesproken over de ondertunneling van de A2-Stadstraverse in Maastricht. Begin 2003 is het gelukt een overeenkomst te sluiten met het Rijk. In die zogenoemde 'Bestuursovereenkomst A2' staan de afspraken over de aanpak en financiering van het project. De integrale aanpak van verkeer, milieu, leefbaarheid, stedenbouw en ruimtelijke ontwikkeling staat daarbij voorop.

Procedures

In het kader van het A2-project is sprake van drie noodzakelijke procedures:

- een Tracéwetprocedure gekoppeld aan een milieueffectrapportage (vanuit het Rijk; de Startnotitie is in juni 2004 in de inspraak gebracht);
- een ruimtelijke procedure in het kader van de Wet Ruimtelijke Ordening (vanuit de gemeente Maastricht; de nota 'Ruimte rond de A2' is het eerste document dat in deze procedure wordt gepresenteerd) en
- een Europese aanbestedingsprocedure (zoals verplicht bij projecten van deze omvang; gaat in 2005 van start).

Deze procedures worden grotendeels parallel doorlopen om zoveel mogelijk tijdswinst te boeken en (volgens planning) in 2007 te komen tot besluitvorming, zodat het A2-project kan worden uitgevoerd. Het is de bedoeling dat de gemeenteraad van Maastricht in het voorjaar van 2005 over de nota 'Ruimte rond de A2' een besluit neemt.

'Ruimte rond de A2' en Tracé/MER-studie

Het gemeentebestuur van Maastricht kiest voor een gelijktijdig verloop van de (gemeentelijke) procedure rond de nota 'Ruimte rond de A2' en het onderzoek naar verschillende alternatieven in het kader van de Tracé/MER-procedure. De commissie m.e.r. heeft advies gegeven ten aanzien van het onderzoeken van een aantal alternatieve tracés. Dit advies vormt de basis voor de opzet en inhoud van de Tracé/MER-studie. De gemeentelijke visie, zoals in de nota in concept weergegeven, gaat uit van ondertunneling van de A2-Stadstraverse. Als deze visie later niet of in onvoldoende mate blijkt aan te sluiten bij het resultaat van de (eerste fase van de) Tracé/MER-studie, kan het betekenen dat onnodig tijd en energie is gestoken in deze inspraakronde. Echter, sluit de gemeentelijke visie straks wél aan op de onderzoeksresultaten, dan kan de projectorganisatie de voortgang in het project vasthouden; een essentiële voorwaarde om het project op tijd te kunnen realiseren. Bovendien vindt het gemeentebestuur dat inwoners in een zo vroeg mogelijk stadium kennis moeten kunnen nemen van ideeën die hun leefomgeving betreffen, ook al is publicatie en inspraak geen wettelijke verplichting.

Aanbestedingsprocedure

In de Bestuursovereenkomst is afgesproken dat de 'markt' (dat wil zeggen de ondernemingen die het project willen en kunnen uitvoeren) in een vroeg stadium bij het project worden betrokken (publiek-private-samenwerking). Dit zal gaan via een aanbestedingsprocedure waarbij marktpartijen plannen kunnen indienen. Wie het beste plan kan maken binnen het beschikbare budget krijgt de opdracht om dat plan ook uit te voeren. Hierbij horen spelregels. Wat is het speelveld? Wat mag wel en wat niet? Met andere woorden: wat is het plangebied van het project en welke randvoorwaarden en uitgangspunten gelden. Deze discussienota geeft daarvoor een aanzet.

Status

De nota is te beschouwen als een voorlopig pakket van eisen, wensen en mogelijkheden in relatie tot het A2-project en de aanliggende gebieden. Voorlopig, vanwege de status als discussiestuk. Maar ook voorlopig omdat het in deze fase van het project nog onduidelijk is of aan alle eisen kan worden voldaan en of alle wensen binnen het project kunnen worden gehonoreerd. Aan deze nota kunnen dan ook geen aanbestedingsrechtelijke rechten worden ontleend.

Inspraak

Ik nodig iedereen uit vanuit zijn/haar belang of visie op deze nota te reageren, zodat het gemeentebestuur van Maastricht samen met de partners binnen de A2-projectorganisatie de procedures zo kan doorlopen, dat inderdaad het beste plan binnen de financiële mogelijkheden zal worden uitgevoerd.

Mr. John Aarts



Projectwethouder A2 gemeente Maastricht,
Voorzitter van de Stuurgroep Projectorganisatie A2

Inspraak

De inspraak op deze nota vindt plaats van 7 december 2004 tot 20 januari 2005. In die periode kan iedereen zijn/haar mening over de nota schriftelijk kenbaar maken door onder vermelding van 'Ruimte rond de A2' te schrijven naar:

Gemeente Maastricht
Afdeling Communicatie
Postbus 1992
6201 BZ Maastricht

De inspraak op de nota 'Ruimte rond de A2' is gericht op de inzet die de gemeente Maastricht heeft ten aanzien van de ruimtelijke aspecten van het A2-project. Deze voorlopige inzet is met name beschreven in de hoofdstukken 4, 5 en 6. Alvorens de gemeente Maastricht deze inzet definitief maakt via een raadsbeslissing, wil zij hierover graag de mening weten van de bevolking.

Tijdens de inspraakperiode zal een informatiemarkt worden georganiseerd. Datum, plaats en tijdstip zullen onder andere via De Maaspost bekend worden gemaakt. Iedereen is uitgenodigd de informatiemarkt te bezoeken. Er zullen bestuurders en deskundigen aanwezig zijn om vragen te beantwoorden. Voor telefonische vragen over de inhoud van de nota kunt u terecht bij Onno de Jong of Jos Geurts van de dienst Stadsontwikkeling en Grondzaken van de gemeente Maastricht (tel. 043-3504546 of 043-3504672). Voor vragen over de inspraakprocedure bij Desirée Florie, communicatieadviseur van het A2-projectbureau (tel. 043-3516307).

De inspraakreacties worden gebundeld tot een inspraakverslag, dat zal worden aangeboden aan de raadscommissie. Het is de bedoeling dat in het voorjaar van 2005 een voorstel aan de gemeenteraad wordt voorgelegd ter besluitvorming; in dat voorstel zullen alle inspraakreacties worden beantwoord.

Inhoudsopgave

Voorwoord	2
Inspraak	4
1. Inleiding	7
2. Context	9
2.1 Plaats van de nota	9
2.2 Ruimtelijke en programmatische context	10
2.3 Situatie in beeld	13
3. Verkeerssysteem	17
3.1 Gewenst verkeerssysteem	17
3.2 Nieuwe inzichten	17
3.3 Gevolgen voor leefbaarheid	21
3.4 Verwachte effecten	23
4. Plangebied	25
5. Randvoorwaarden en uitgangspunten	27
5.1 Inleiding	27
5.2 Algemeen	29
5.3 Landgoederenzone	33
5.4 Aanlanding Beatrixhaven	35
5.5 Knooppunt De Geusselt e.o.	37
5.6 Stadsboulevard	41
5.7 Knooppunt Europaplein e.o.	45
5.8 Vijf gemeentelijke locaties	47
6. Project in uitvoering	49
7. Grondposities	51
8. Samenvatting	53

Hoofdstuk 1 - Inleiding

Op 15 januari 2003 hebben het Rijk, de provincie Limburg en de gemeenten Maastricht en Meerssen een Bestuursovereenkomst gesloten over de financiering en uitvoering van het A2-project Maastricht. Doel is te komen tot een integraal en duurzaam pakket van maatregelen op het gebied van infrastructuur en gebiedsontwikkeling gericht op het garanderen van de doorstroming op de A2 en het verbeteren van de bereikbaarheid en de kwaliteit van de leefomgeving van Maastricht en de regio.

De Bestuursovereenkomst en bijbehorende financiële afspraken zijn gebaseerd op de rapportage 'Maastricht raakt de weg kwijt' (juli 2002). Deze rapportage bevat een verkenning van oplossingsmogelijkheden en geeft aanbevelingen voor het meest optimale plan om de geschetste doelen te bereiken. Dit plan gaat uit van de volgende maatregelen:

- ondertunneling van de A2-Stadstraverse
- realisering van een Stadsboulevard op maaiveld
- het volledig 'verknopen' van de A2 met de A79
- een nieuwe verbinding naar het bedrijventerrein Beatrixhaven en
- het ongelijkvloers maken van de kruising Viaductweg / Meerssenerweg

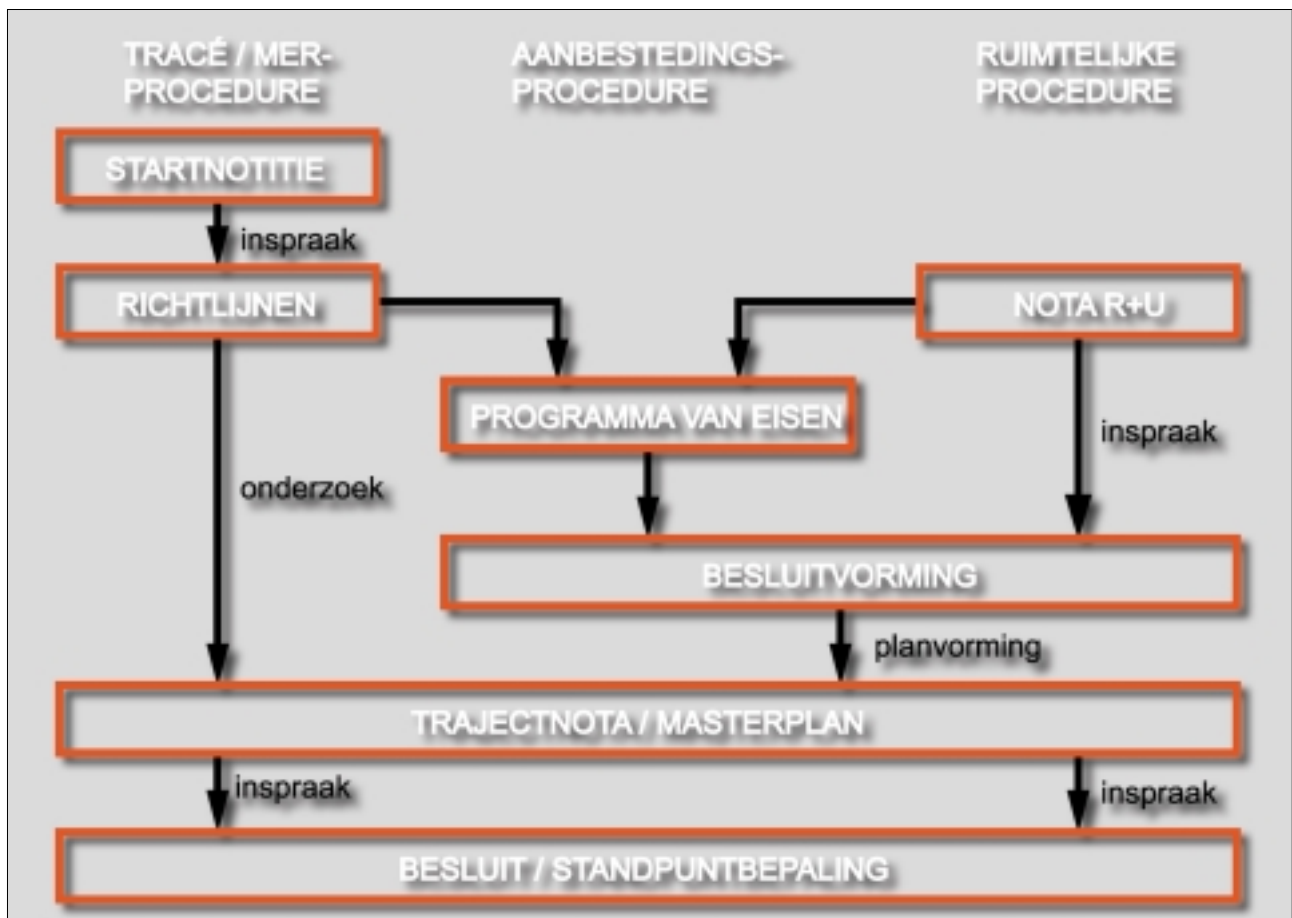
Daarnaast wordt voorzien in vastgoedontwikkeling op vijf locaties.

Het meest optimale plan, zoals dat is ontwikkeld in het kader van 'Maastricht raakt de weg kwijt', geeft aan met welk ambitieniveau de betrokken overheden de meervoudige problematiek willen oplossen. Dit plan, met als belangrijkste onderdeel de ondertunneling van de A2 globaal tussen de Geusselt en het Europaplein, is uitgangspunt voor deze nota 'Ruimte rond de A2'. Samen met private partijen, die in aanmerking komen om het project uit te voeren, zal echter onderzocht worden of er betere plannen te ontwikkelen zijn binnen de financiële mogelijkheden.

Het in deze nota aangegeven plangebied en de geformuleerde randvoorwaarden en uitgangspunten zijn van toepassing als de oplossing voor de problematiek gezocht moet worden ter plaatse van de huidige A2-Stadstraverse via een ondertunneling. Het betreft een discussienota van de gemeente Maastricht, als aanzet voor een programma van eisen in het kader van de aanbestedingsprocedure.

De nota is te beschouwen als een voorlopig pakket van eisen, wensen en mogelijkheden in relatie tot het A2-project en de aanliggende gebieden. Voorlopig vanwege de status als discussiestuk. Maar ook voorlopig omdat het in deze fase van het project nog onduidelijk is of er aan alle eisen kan worden voldaan en of alle wensen binnen het project kunnen worden gehonoreerd. Aan deze nota kunnen dan ook geen aanbestedingsrechtelijke rechten worden ontleend

In de nota worden voor diverse onderdelen van het plangebied beelden geschetst en oplossingsmogelijkheden aangedragen. Deze dienen ter verduidelijking van de aangegeven randvoorwaarden en uitgangspunten en geven een mogelijke oplossingsrichting of ontwikkelingsrichting aan voor het betreffende onderdeel. Deze moeten niet gezien worden als een vaststaand plan of een dictaat voor de 'markt'. De marktpartijen kunnen deze beelden gebruiken als inspiratiebron en worden straks uitgenodigd hun eigen geoptimaliseerde plannen te presenteren voor het A2-project.



Hoofdstuk 2 - Context

2.1 Plaats van de nota

Er moeten diverse procedures worden doorlopen voordat de uitvoering van het A2-project kan starten. Het betreft:

- a. een Tracéwetprocedure gecombineerd met een milieueffectrapportage (Tracé/MER);
- b. een ruimtelijke procedure, uitmondend in een of meerdere bestemmingsplannen en
- c. een (Europese) aanbestedingsprocedure.

Deze procedures zullen waar mogelijk parallel worden doorlopen. Dat levert veel tijdswinst op. Het rijk en de regio hebben immers afgesproken dat het alleen op die manier mogelijk is om in 2007 te komen tot een Tracébesluit op basis waarvan de uitvoering van het project kan starten.

Tracé/MER-procedure (a)

Met een Tracébesluit wordt door de Ministers van Verkeer en Waterstaat en VROM de definitieve oplossing bepaald voor de A2-problematiek. Voor die tijd moeten, naast de tunneloplossing, ook mogelijke alternatieve oplossingen met elkaar vergeleken worden. Dat is in de eerste plaats de verantwoordelijkheid van Rijkswaterstaat, directie Limburg. Met de inspraak op de Startnotitie A2 Passage Maastricht in juni 2004 is de Tracéwetprocedure gestart.

Procedure Wet Ruimtelijke Ordening (b)

De gemeente Maastricht heeft in samenwerking met de provincie Limburg en de gemeente Meerssen al in 2002 met het rapport 'Maastricht raakt de weg kwijt' aangegeven welke oplossing wat de regio betreft de beste is:

- ondertunneling van de A2-Stadstraverse tussen de Geusselt en het Europaplein;
- het realiseren van een Stadsboulevard op maaiveld;
- het volledig maken van de verknoping A2/A79;
- een nieuwe verbinding naar het bedrijventerrein Beatrixhaven en
- het ongelijkvloers maken van de kruising Viaductweg / Meerssenerweg.

De discussienota 'Ruimte rond de A2' biedt inzicht in de randvoorwaarden en uitgangspunten die de gemeente Maastricht wil gaan stellen aan de inpassing van deze infrastructuur. Na inspraak wordt de nota vastgesteld door de gemeenteraad. Daarmee is de basis gelegd voor een verdere uitwerking van plannen en voor de planologische procedures. In een later stadium zal de nota nog gevolgd worden door een of meerdere bestemmingsplannen. Dan wordt de formele inspraak- en bezwarenprocedure van de Wet op de Ruimtelijke Ordening gevolgd. In het schema hiernaast is de plaats van de nota weergegeven in het totale proces.

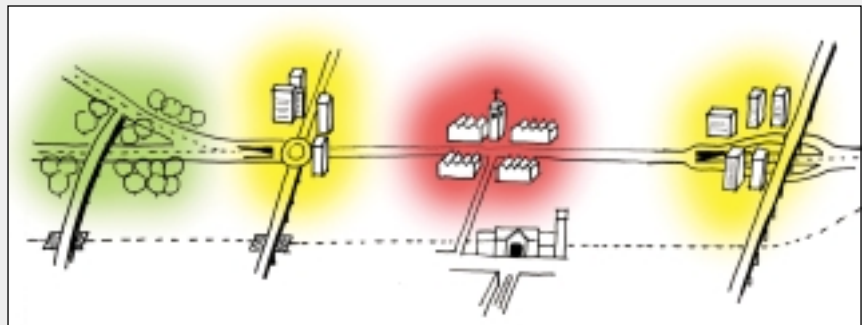
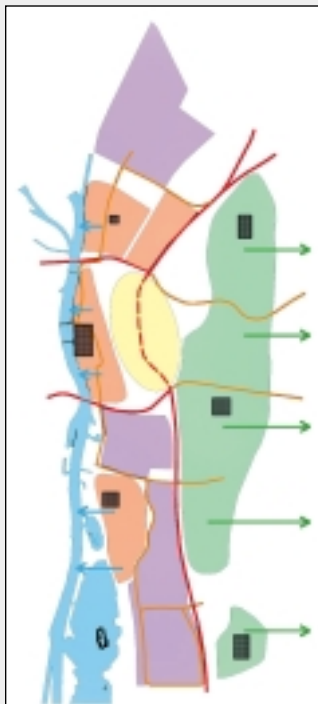
Aanbesteding (c)

Afgesproken is dat de 'markt' (dat wil zeggen de ondernemingen die het project willen en kunnen uitvoeren) in een vroeg stadium bij het project worden betrokken (publiek-private-samenwerking). Dit zal gaan via een aanbestedingsprocedure waarbij marktpartijen plannen kunnen indienen. Wie het beste plan kan maken binnen het beschikbare budget krijgt de opdracht om dat plan ook uit te voeren.

2.2 Ruimtelijke en programmatische context

De nota's 'Stedelijke Programmering' en 'Context van de A2' zijn de basis geweest voor onderhavige nota. Deze nota's zijn te raadplegen op de website van de A2 (www.A2maastricht.nl).

Uit de nota Stedelijke Programmering blijkt, dat het A2-project relatief beperkt van omvang is als het gaat om ontwikkeling van vastgoedprogramma's (woningen, kantoren). Door het feit dat de vastgoedontwikkeling pas op de langere termijn aan de orde is en door de inzet op de middenprijsklasse voor de woningbouw, is er sprake van aanvullende programma's ten opzichte van andere grote projecten als Belvédère en Geusselt. Het is wel belangrijk de projecten onderling goed te positioneren en te profileren. Met name voor de lange termijn is flexibiliteit van de programmatische invulling van de diverse projecten wenselijk; mede in relatie tot de marktomstandigheden en het vestigingsklimaat van de (deel)locaties.



Schematische weergave van de ruimtelijke inzet langs de A2-zone. Een groene ontwikkeling in de Landgoederenzone aan de noordzijde van de stad. Intensivering rond de stadsentrees: de knooppunten De Geusselt en het Europaplein (in geel). Langs de nieuwe Stadsboulevard herstel van het stedelijk weefsel op buurt- en wijkniveau met ruimte voor voorzieningen (in rood).

Schematische weergave van de ruimtelijke opbouw van Maastricht-Oost.

De woonbuurten Amby, Scharn, Heer, Eyldergaard en De Heeg liggen op het middenteras en zijn georiënteerd op het Heuvelland. De woonbuurten Limmel, St. Maartenspoort, Wyck, Ceramique, Randwyck-Noord en Heugem liggen in het Maasdal en richten zich op de rivier. Voor de buurten Wijckerpoort en Wittevrouwenveld ontstaan na uitvoering van het A2-project kansen voor een samenhangend stedelijk gebied.

De conclusies van de nota 'Context van de A2' zijn als volgt samen te vatten:

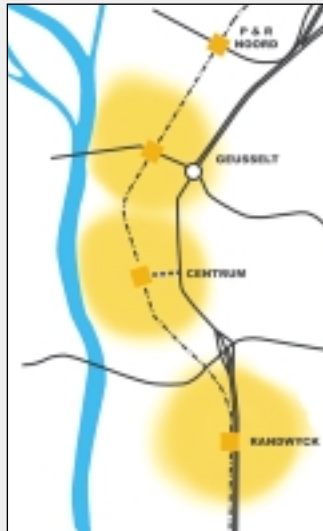
De Landgoederenzone aan de noordzijde van Maastricht is een belangrijk groengebied. Het gebied levert een belangrijke bijdrage aan de 'groene' stads-entree van Maastricht vanuit het noorden. De opgave is hier om compensatie te zoeken voor de verdere versnippering en de aantasting van natuurwaarden.

Door het light-rail-project in Zuid Limburg ontstaan er potenties op de plekken waar de (hoofd)infrastructuur voor de auto het spoor kruist. De inzichten ten aanzien van de locatie van de light-rail-haltes zijn gewijzigd. In plaats van een halte ter hoogte van Limmel/Nazareth wordt gedacht aan het situeren van haltes in combinatie met de nieuwe hoofdinfrastructuur, namelijk ter hoogte van Beatrixhaven en nabij de kruising met de Viaductweg. Bij de nieuwe verbindingsweg naar de Beatrixhaven zijn mogelijkheden voor een Park and Ride-voorziening gekoppeld aan een lightrail-station. Bij de Viaductweg ontstaan door het realiseren van een lightrail-station mogelijkheden om het gebied rond de Geusselt (met alle ontwikkelingen die daar worden voorzien) veel beter te ontsluiten met het openbaar vervoer.

Na de ondertunneling van de A2-Stadstraverse ontstaan er kansen om de buurten Wijckerpoort en Wittevrouwenveld tot een samenhangend stadsdeel aaneen te smeden. Dit kan doordat de huidige barrièrewerking van de A2 wordt opgeheven. Een van die kansen is het creëren van een nieuwe 'hart' voor het oostelijk stadsdeel. Dit kan gesitueerd worden langs de nieuwe Stadsboulevard globaal tussen de Voltastraat en het Koningsplein. Hier is ruimte voor centrale voorzieningen voor de buurten en het stadsdeel. Verder is de opgave het gebied rond de Stadsboulevard een goede relatie te geven met het station.



Zonering van de Landgoederenzone en de beleidsmatige inzet voor de verschillende deelgebieden. Van boven naar beneden respectievelijk natuurontwikkeling, cultuurhistorie, inpassing infrastructuur en stads-park (sport & recreatie)



De relatie tussen het spoor (en de gewenste haltevoorzieningen voor light-rail) en de (nieuwe) infrastructuur geeft op diverse plaatsen ontwikkelingspotenties.



Langs de nieuwe Stadsboulevard ontstaat ruimte voor centrale voorzieningen voor het oostelijk stadsdeel.



Op deze foto uit 1924 is de overloop van de Maas, waarop de A2-Stadstraverse is aangelegd, duidelijk te zien. Opvallend is het landelijk beeld dat toen nog aanwezig was. Midden in het beeld ligt prominent de Villa Wijckerveld. Op de voorgrond ligt het stationsgebouw en het bijbehorende spoorwegemplacement

2.3 Situatie in beeld

De A2-Stadstraverse ligt direct achter het station en is destijds aangelegd in een oude overloop van de Maas. De A2-Stadstraverse is in het begin van de jaren 60 aangelegd. De weg en de aanliggende bebouwing zijn vanuit een samenhangende visie ontworpen. De A2-Stadstraverse vormde het (stedenbouwkundig) hoogtepunt van het oostelijk stadsdeel; belangrijke gebouwen en functies lagen aan deze weg. De weg zorgde met zijn boulevard-achtige inrichting voor de samenhang in het oostelijk stadsdeel. Dat heeft ook jaren zo gefunctioneerd. Totdat het verkeer zo toenam dat de A2-Stadstraverse in plaats van een bindend juist een scheidend element werd.



De noordelijke stadsentree in 1963 gefotografeerd vanuit het noordwesten. Prominent in het midden het knooppunt De Geusselt, dat destijds als een rotonde was vormgegeven. Links het parkeerterrein behorende bij het stadion.



De noordelijke stadsentree.



De A2-Stadtraverse

De luchtfoto van de noordelijke stadsentree is genomen richting het noord-oosten. Van links komt de A2 vanuit de richting Eindhoven; van rechts de A79 vanuit de richting Heerlen. In het midden de samenvloeiing van beide snelwegen; vaak de 'Verknoping A2/A79' genoemd.

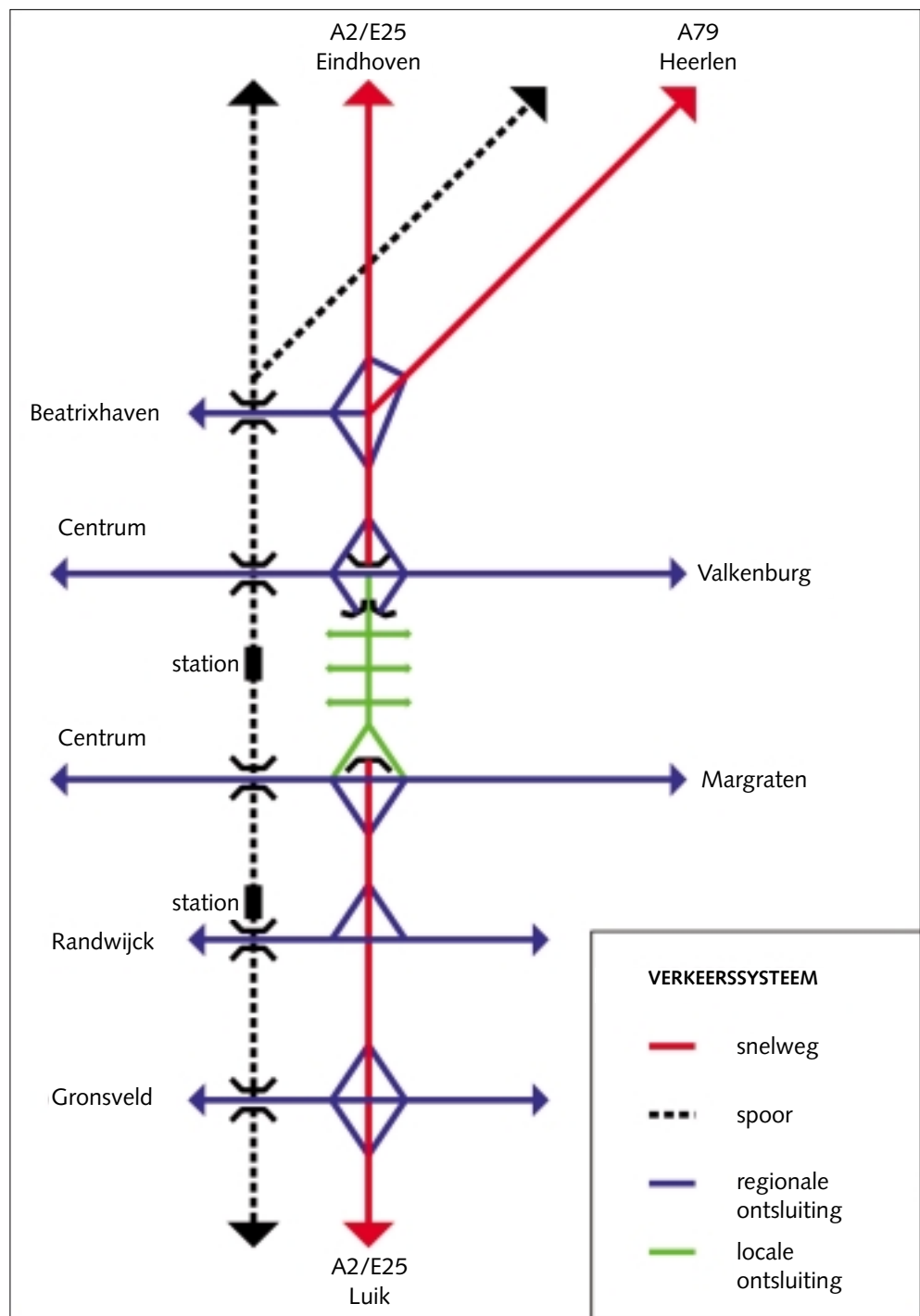
Links voor in beeld ligt de woonbuurt Nazareth; rechts de kern Amby en boven in het midden de kern Rothem (onderdeel van de gemeente Meerssen). Het vele groen is onderdeel van zogenaamde Landgoederenzone, genoemd naar de vele monumentale landgoederen. Wie vanuit Maastricht vanuit het noorden via de A2 en vanuit het oosten via de A79 naar Maastricht rijdt ziet als eerste deze groene stadsentree met de historische monumenten en bijbehorende grote tuinen en de vele bomen.

De luchtfoto van de A2-Stadstraverse is genomen richting het noorden. Links de woonbuurt Wijckerpoort. Opvallend zijn de omvang van het Old Hickoryplein en het grootschalige voormalige KPN-gebouw. Rechts ligt de woonbuurt Wittevrouwenveld met als prominent gebouw de monumentale kerk. Linksboven is nog een deel van de woonbuurt Nazareth te zien. Rechtsboven een deel van de bebouwing rond het stadion de Geusselt.

De luchtfoto van de zuidelijke stadsentree is genomen richting het noord-westen. Het beeld wordt gedomineerd door het 'verkeerslandschap' van het Europaplein. Op de voorgrond de woonbuurt Heer. Het braakliggende terrein aan de Sibemaweg is inmiddels bebouwd met een middelbare school en een hotel. Linksboven is het uiterste zuiden van Wijckerpoort te zien. Daar ligt het bedrijventerrein langs de Heerderdwardsstraat. Rechtsboven een scholencomplex en een hotel.



De zuidelijke stadsentree



Het gewenste verkeerssysteem

Hoofdstuk 3 - Verkeerssysteem

3.1 Gewenst verkeerssysteem

Doel van het A2-project Maastricht is te komen tot een integraal en duurzaam pakket van maatregelen op het gebied van infrastructuur en gebiedsontwikkeling gericht op het garanderen van de doorstroming op de A2 en het verbeteren van de bereikbaarheid en de kwaliteit van de leefomgeving van Maastricht en de regio.

In de periode 2001/2002 is de rapportage 'Maastricht raakt de weg kwijt' gepresenteerd. Deze rapportage bevat een verkenning van oplossingsmogelijkheden en geeft aanbevelingen voor het meest optimale plan om de geschetste doelen te bereiken. De in 'Maastricht raakt de weg kwijt' gepresenteerde plannen staan niet vast. Via gekoppelde procedures op het gebied van de Tracéwet/MER, de Europese aanbesteding en de ruimtelijke procedures zal samen met marktpartijen worden onderzocht welk plan uiteindelijk het beste is in relatie tot het beschikbare budget.

De basis van het A2-project in Maastricht is het realiseren van een verkeerssysteem, zoals dat hiernaast schematisch is geschetst. In rood zijn de (auto)snelwegen aangegeven: de A2 en de A79. Tussen de knooppunten Geusselt en Europaplein is de A2 niet zichtbaar vanwege de ligging onder maaiveld. In blauw is de regionale ontsluiting van de Maastrichtse regio weergegeven. Het betreft de routes die het stedelijk gebied verbinden met de A2. In groen is de lokale ontsluiting weergegeven ter plaatse van de huidige A2-Traverse. Het betreft de nieuwe Stadsboulevard met de belangrijkste aansluitingen.

3.2 Nieuwe inzichten

De in 'Maastricht raakt de weg kwijt' gepresenteerde plannen zijn gebaseerd op onderzoeken die waren verricht voor de Tracé/MER-studie voor het A2-project Maastricht in de periode 1995-1998. Daarbij werd gebruik gemaakt van de toen beschikbare gegevens over mobiliteit en stedelijke ontwikkeling. Deze gegevens zijn inmiddels verouderd. In de Tracé/MER-studie die nu wordt gestart zullen nieuwe, geactualiseerde verkeersprognoses worden gemaakt. Er moet rekening worden gehouden met hogere verkeersintensiteiten.

Meer verkeer betekent ook meer milieuoverlast (geluidhinder en luchtverontreiniging). In de Tracé/MER-studie zullen de gevolgen daarvan in beeld worden gebracht. Maar nu al is duidelijk dat de in het kader van 'Maastricht raakt de weg kwijt' gepresenteerde plannen zullen worden aangepast. Dat heeft ook te maken met de signalen die op de Buurtverkenning in december 2003 door de bevolking zijn afgegeven. In deze paragraaf zal (voor zover het mogelijk is in dit stadium van het planproces) worden aangegeven welke wijzigingen ten opzichte van 'Maastricht raakt de weg kwijt' zijn te verwachten.

- **Afslag Bunde**

Er wordt van uitgegaan dat de afslag en toerit Bunde gehandhaafd blijft. Daardoor kan ook de situatie op de Vliegveldweg blijven zoals die nu is. Door bewegwijzering (zo nodig aangevuld met flankerende maatregelen voor het vrachtverkeer) zal het verkeer van en naar de Beatrixhaven worden geleid via de nieuwe ontsluitingsweg.

- **Verknoping A2/A79**

Er wordt overwogen het plan voor het volledig maken van de verknoping A2/A79 zodanig aan te passen dat de A2 hoofdroute wordt en de A79 daaraan ondergeschikt (nu is dat andersom). Hierdoor kan het knooppunt wat eenvoudiger worden vormgegeven wat gunstiger is voor het ruimtebeslag. Het lokale wegennet wordt op de verknoping aangesloten.



Schematische weergave van een mogelijke verkeerskundige oplossing voor de Verknoping A2/A79 en de drie nader te onderzoeken tracés voor de nieuwe verbinding naar het bedrijventerrein Beatrixhaven

- **Verbinding Beatrixhaven**

Er blijken meerdere mogelijkheden te zijn voor de verbinding tussen de verknoping A2/A79 en het bedrijventerrein Beatrixhaven. Naast het tot nu toe gepresenteerde tracé, waarbij de weg juist ten noorden van Nazareth komt te liggen (Tracé A), is er een mogelijkheid waarbij de weg zoveel mogelijk gebundeld wordt met het spoor (Tracé B). In beide gevallen sluit de nieuwe verbindingsweg in de Beatrixhaven aan op de Korvetweg. De derde tracémogelijkheid (Tracé C) is noordelijker gelegen. Via een korte doorsteek door de Landgoederenzone sluit de weg aan op de Sleperweg en de Schoenerweg.

Er zal via een korte studie worden onderzocht welk tracé de voorkeur verdient. Aspecten die daarbij een rol spelen zijn onder andere: verkeer, leefbaarheid, milieu, natuur, duurzaamheid (in relatie tot een eventueel toekomstige doortrekking van het tracé) en kosten. Het is de bedoeling de resultaten van het onderzoek aan de gemeenteraad voor te leggen met het verzoek zich uit te spreken over een (voorkeurs)tracé. De inspraakresultaten over onderhavige nota zullen daarbij worden betrokken.

- **Knooppunt Geusselt**

Het knooppunt Geusselt is en blijft een heel druk kruispunt ook nadat de grootste verkeersstroom (de A2) via een tunnel onder maaiveld verdwijnt. Om de doorstroming te kunnen garanderen zal het waarschijnlijk nodig zijn een verkeersoplossing in drie lagen (onder maaiveld, op maaiveld en boven maaiveld) te realiseren. Het is dan het meest logisch het verkeer tussen de A2-Noord en de Viaductweg in beide richtingen in het midden via een fly-over (weg op poten) over het kruispunt te leiden. Zo kan het knooppunt toch relatief compact worden vormgegeven. De Meerssenerweg blijft aangesloten op de Viaductweg; dit zal geschieden via een ongelijkvloerse kruising.



Schematische weergave van een mogelijke verkeerskundige oplossing voor het knooppunt De Geusselt en omgeving

- **Stadsboulevard**

Het na te streven beeld van de Stadsboulevard met twee rijstroken per richting, wordt naar verwachting ongeveer vergelijkbaar met de Avenue Ceramique. Een brede middenberm is wenselijk om oversteken veilig mogelijk te maken. De hoeveelheid verkeer op de Stadsboulevard en de inrichting van de ruimte dienen zodanig te zijn dat deze weg geen barrière tussen de twee aanliggende buurten meer vormt.

- **A2-tunnel**

De geplande drie rijstroken per richting (twee rijstroken en een doorlopend weefvak) lijken voldoende om het verkeer te verwerken.

- **Knooppunt Europaplein**

De principeoplossing van het knooppunt Europaplein hoeft waarschijnlijk niet te wijzigen ten opzichte van de plannen die in het kader van 'Maastricht raakt de weg kwijt' zijn gepresenteerd. Wel zal getracht worden de verkeersruimte aan de noordzijde van de J.F.Kennedysingel te beperken, zodat er meer ruimte ontstaat voor stedelijke ontwikkelingen.



Schematische weergave van een mogelijke verkeerskundige oplossing voor de het knooppunt De Geusselt en omgeving

3.3 Gevolgen voor leefbaarheid

Recent is de bestaande milieusituatie op het gebied van luchtverontreiniging rond het Maastrichtse wegennet in beeld gebracht. Hieruit blijkt dat de milieusituatie langs een groot aantal drukke wegen niet voldoet aan de normen die waarschijnlijk vanaf 2005/2010 gaan gelden. Er wordt een saneringsprogramma gestart om te bezien welke maatregelen mogelijk zijn om de leefbaarheid op een aanvaardbaar niveau te brengen.

De A2/N2 en de Viaductweg, beide onderdelen van het A2-project, zijn drukke wegen waarlangs de milieusituatie zorgen baart. Door de ondertunneling van de A2-Stadstraverse zal naar verwachting de luchtkwaliteit (en de geluidsbelasting) tussen de knooppunten Geusselt en Europaplein zodanig verbeteren dat de leefkwaliteit zal voldoen aan de nieuwe normen.

De leefkwaliteit rond de tunnelmonden nabij de Geusselt en het Europaplein en langs de Viaductweg verdient extra aandacht. Uitgangspunt is de bestaande bebouwing te handhaven. Onderzocht zal worden welke maatregelen mogelijk en nodig zijn om de leefkwaliteit ter plekke op een aanvaardbaar niveau te brengen. Dit kunnen maatregelen zijn aan de infrastructuur (bijvoorbeeld verlegging van de tunnelmonden) en/of aan de bebouwing (bijvoorbeeld isolatie) al dan niet gecombineerd met andere maatregelen (zoals bijvoorbeeld afscherming en afzuiging).



De Avenue Ceramique vormt een referentiebeeld voor de nieuwe Stadsboulevard als het gaat om opbouw van het profiel en de ruimte tussen de bebouwing.



De huidige situatie op en langs de A2-Traverse Maastricht belemmert de doorstroming op de A2, geeft beperkingen aan de bereikbaarheid van de stad en heeft nadelige gevolgen voor de leefbaarheid in de aanliggende buurten.

3.4 Verwachte effecten

In het kader van de Tracé/MER-studie zullen de verwachte effecten (onder andere op het gebied van verkeer en leefbaarheid) uitgebreid in beeld worden gebracht. De te onderzoeken effecten zijn aangegeven in de Startnotitie en de Richtlijnen voor de MER, zoals die eerder dit jaar zijn verschenen. Het zal daarbij niet alleen gaan om de effecten van het A2-project ten opzichte van de bestaande situatie, maar ook om de effecten ten opzichte van de toekomstige situatie waarin geen maatregelen worden genomen.

- **Ondertunneling A2-Stadstraverse c.s.**

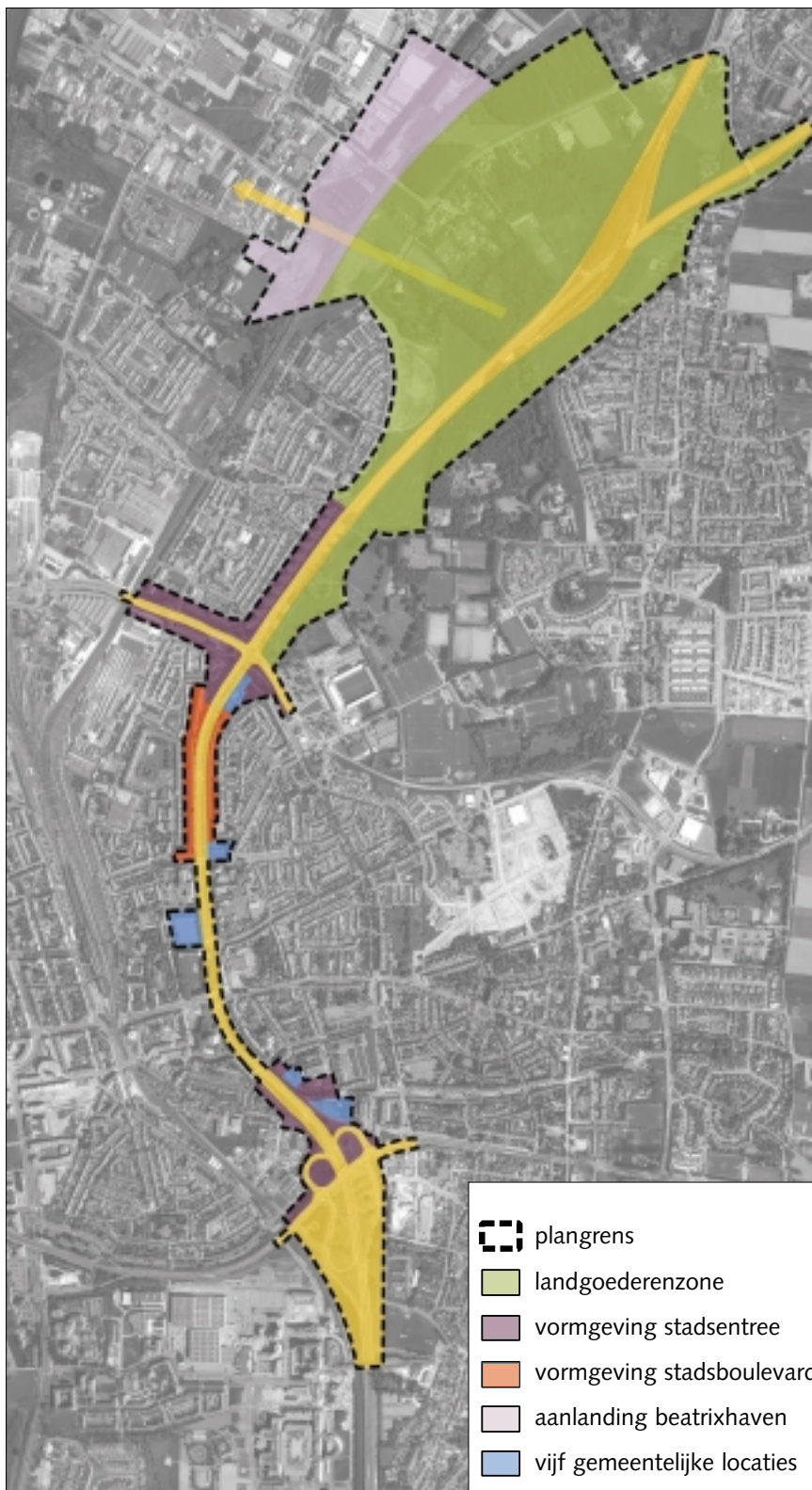
De ondertunneling van de A2-Stadstraverse heeft (samen met de aanpak van het knooppunt Geusselt en de maatregelen op de Viaductweg) als effect dat doorstroming op de (inter)nationale route A2/E25 en de bereikbaarheid van Maastricht (met name vanaf de A2 en de A79) zal verbeteren. Het verminderen van de filevorming is gunstig voor de verkeersveiligheid. Doordat een grote verkeersstroom in de toekomst via de tunnel wordt afgewikkeld is er tussen de knooppunten Geusselt en Europaplein sprake van een structurele verbetering op diverse aspecten van de leefbaarheid (geluid, luchtverontreiniging, barrièrewerking, verkeersveiligheid en dergelijke). Het gehele oostelijk stadsdeel, maar met name de buurten Wijckerpoort en Wittevrouwenveld kunnen hiervan profiteren.

Daarnaast is het effect van de ondertunneling van de A2-Stadstraverse dat het sluipverkeer op de routes parallel aan de A2 zal verminderen. Naar verwachting zal dit de routes Fregatweg - Willem Alexanderweg, Mariënwaard - Meerssenerweg en Ambyerstraat-Noord ontlasten. Dat is gunstig voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid. Met name de buurten Limmel, Nazareth en Amby kunnen hiervan profiteren.

- **Verknoping A2/A79 en verbinding Beatrixhaven**

Het volledig maken van de 'Verknoping A2/A79' heeft als effect dat het verkeer op de A2 uit noordelijke richting naar de A79 (en vice versa) geen gebruik hoeft te maken van het wegennet in Rothem en Meerssen. Dit zal de route afslag/toerit Bunde - Prinses Ireneweg - Maastrichterweg - Ambyerweg - afslag/toerit Rothem ontlasten. Dit is gunstig voor de leefbaarheid en de verkeersveiligheid langs/op deze route.

Het realiseren van een nieuwe verbinding naar het bedrijventerrein Beatrixhaven heeft als effect dat het bedrijventerrein vanuit alle richtingen direct met de auto bereikbaar wordt vanaf de A2 en de A79. }De aantrekkelijkheid van de Beatrixhaven als bedrijfslocatie wordt daarmee verhoogd. De huidige ontsluitingsroutes voor Beatrixhaven (afslag/toerit Bunde - Prinses Ireneweg - Fregatweg en afslag/toerit Rothem - Kruisdonk - Mariënwaard - Limmelderweg) worden ontlast. Dat is gunstig voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid. Met name de kernen Bunde en Rothem kunnen hiervan profiteren. Doordat ook het lokale wegennet op de verknoping zal worden aangesloten wordt het in de toekomst mogelijk vanuit Meerssen via de A2 naar het zuiden te rijden. Hierdoor worden de Ambyerstraat en de Meerssenerweg ontlast. Het is niet de bedoeling dat de nieuwe verbindingsweg (in combinatie met de Willem Alexanderweg) gebruikt gaat worden als de nieuwe reguliere invalsroute voor Maastricht.



Voorlopige plangrens en de ligging van de deelgebieden

Hoofdstuk 4 - Plangebied

Het plan voor de A2 (infrastructuur en vastgoedontwikkeling) dient in het aangegeven plangebied gelegen te zijn en wel op een zodanige wijze dat de huidige situatie buiten het plangebied kan worden gehandhaafd.

De plangrens geeft de (maximale) ruimte voor de 'markt' aan. De markt (dit zijn de bedrijven die in het kader van de aanbestedingsprocedure plannen zullen ontwikkelen voor de uitvoering van het A2-project) heeft echter binnen deze ruimte niet alle vrijheid. In het plangebied gelden diverse randvoorwaarden en uitgangspunten. In hoofdstuk 5 zijn deze uitgewerkt per onderdeel van het plangebied, waarbij onderscheid wordt gemaakt in de volgende deelgebieden:

- Landgoederenzone
- Aanlanding Beatrixhaven
- Knooppunt Geusselt e.o.
- Stadsboulevard
- Knooppunt Europaplein e.o.

Daarnaast wordt ingegaan op de vijf locaties, die de gemeente Maastricht heeft aangewezen voor de ontwikkeling van vastgoed in relatie tot het A2-project. In het kader van de aanbesteding zullen marktpartijen worden uitgenodigd om te komen met voorstellen voor het totale A2-project, inclusief fasering en uitvoeringstermijnen. De randvoorwaarden en uitgangspunten, zoals die zijn geformuleerd in onderhavige nota, vormen daarbij het kader.

De plangrens is in dit stadium nog een voorlopige plangrens. In de overlegfase van de aanbesteding kan de 'markt' vragen de grens aan te passen, bijvoorbeeld omdat de grens op bepaalde plekken het meest optimale plan in de weg blijkt te staan. De publieke partijen binnen de A2-projectorganisatie zullen op dat moment beslissen of de grens wordt aangepast en zo ja, onder welke voorwaarden dat gebeurt.



Visie over de inpassing van de infrastructuur. Vanuit een beboste omgeving rond de verknoping A2/A79 komt men via een parkway bij het knooppunt Geusselt. Dit is de noordelijke stadsentree. De route naar de Viaductweg wordt vormgegeven als een brug over de stad. De Stadsboulevard heeft een duidelijk begin (nabij het knooppunt Geusselt) en eind (nabij het knooppunt Europaplein). Het Europaplein is de zuidelijke stadsentree. Dit knooppunt blijft deels vormgegeven als een verkeerslandschap.

Hoofdstuk 5 - Randvoorwaarden en uitgangspunten

5.1 Inleiding

Doel van het A2-project Maastricht is te komen tot een integraal en duurzaam pakket van maatregelen op het gebied van infrastructuur en gebiedsontwikkeling gericht op het garanderen van de doorstroming op de A2 en het verbeteren van de bereikbaarheid en de kwaliteit van de leefomgeving van Maastricht en de regio.

In het kader van 'Maastricht raakt de weg kwijt' zijn de oplossingsmogelijkheden verkend en worden aanbevelingen gegeven voor het meest optimale plan om de geschetste doelen te bereiken. Dit plan gaat uit van de volgende maatregelen:

- ondertunneling van de A2-Stadstraverse
- realisering van een Stadsboulevard op maaiveld
- het volledig "verknopen" van de A2 met de A79
- een nieuwe verbinding naar het bedrijventerrein Beatrixhaven en
- het ongelijkvloers maken van de kruising Viaductweg / Meerssenerweg

Daarnaast wordt voorzien in vastgoedontwikkeling op een vijftal locaties.

Deze plannen staan niet vast. Via gekoppelde procedures op het gebied van de Tracéwet/MER, de Europese aanbesteding en de ruimtelijke procedures zal samen met marktpartijen worden onderzocht welk plan uiteindelijk het beste is in relatie tot het beschikbare budget.

In dit hoofdstuk worden de randvoorwaarden en uitgangspunten geformuleerd waaraan het plan zou moeten voldoen. Het geheel is te beschouwen als een voorlopig pakket van eisen, wensen en mogelijkheden in relatie tot het A2-project en de aanliggende gebieden. Voorlopig vanwege de status als discussiestuk. Maar ook voorlopig omdat het in deze fase van het project nog onduidelijk is of er aan alle eisen kan worden voldaan en of alle wensen binnen het project kunnen worden gehonoreerd.

In dit hoofdstuk worden voor diverse onderdelen van het plangebied beelden geschetst en oplossingsmogelijkheden aangedragen. Deze dienen ter verduidelijking van de aangegeven randvoorwaarden en uitgangspunten en geven een mogelijke oplossingsrichting of ontwikkelingsrichting aan voor het betreffende onderdeel. Deze moeten niet gezien worden als een vaststaand plan of een dictaat voor de 'markt'. De marktpartijen kunnen deze beelden gebruiken als inspiratiebron en worden uitgenodigd hun eigen geoptimaliseerde plannen te presenteren voor het A2-project.



Schematische weergave regionaal netwerk.

- hoofd infrastructuur
- spoorlijnen
- station bestaand/gewenst
- park en ride bestaand/gewenst
- versterken recreatienetwerk
- versterken watersysteem



Schematische weergave lokaal netwerk

- regionaal netwerk
- wijk- en buurtontsluiting
- gewenste busroutes
- langzaam verkeer bestaand/gewenst

5.2 Algemeen

Het plan voor de infrastructuur en de ruimtelijke inpassing daarvan dient zodanig te worden ontworpen dat wordt voldaan aan de volgende punten:

- handhaven van Nazareth, Limmel en Amby als woonbuurten
- behoud en versterking van de identiteit en eenheid van de Landgoederenzone
- handhaven van het Geusseltpark als stedelijk park
- handhaven en versterken van Wijckerpoort en Wittevrouwenveld als woonbuurten en het verbeteren van de onderlinge samenhang
- handhaven Oranjeplein en Koningsplein als open groene ruimten
- zoveel mogelijk handhaven van de monumentale landgoederen / panden en andere panden van cultuurhistorische en/of architectonische waarde
- handhaven en waar mogelijk verbeteren van de aansluitende regionale en stedelijke netwerken.
- compacte vormgeving van de infrastructuur in relatie tot efficiënt ruimtegebruik

Leefbaarheid en milieu

Het leefklimaat langs de Stadsboulevard tussen Geusselt en Europaplein moet zodanig zijn dat over het algemeen intensieve woonvormen mogelijk zijn. Eventueel noodzakelijke milieuoverlast beperkende maatregelen dienen innovatief, doelmatig en esthetisch verantwoord te zijn. De toepassing van geluidsschermen binnen het stedelijk gebied dient zoveel mogelijk te worden voorkomen.

De infrastructuur is onderworpen aan alle huidige en in ontwikkeling zijnde regelgeving ten aanzien van de veiligheid in tunnels. De tunnel moet geschikt zijn voor het vervoer van gevaarlijke stoffen.

Er moet verder worden voldaan aan alle wettelijke eisen ten aanzien van de Wet Geluidhinder. Nieuwe geluidsgevoelige functies moeten zodanig worden gesitueerd dat sprake is van minimaal een geluidsluwe zijde. Geluidsgevoelige functies dienen waar nodig akoestisch gunstig te worden ingedeeld.

Op het gebied van de luchtkwaliteit moet, voor zover dit valt binnen de projectscope, voldaan worden aan de wettelijke eisen. Ook moet voldaan worden aan het interim beleid ten aanzien van fijn stof.

Er dient een grondstromenplan te worden opgesteld, waarin de bij de werkzaamheden vrijkomende grond zo kosteneffectief wordt (her)gebruikt. De bij de werkzaamheden vrijkomende zwaar verontreinigde grond moet worden afgevoerd en gesaneerd. De bij de werkzaamheden vrijkomende lichtverontreinigde grond mag binnen het projectgebied worden hergebruikt voor zover het hergebruik een gericht doel heeft; een en ander binnen de kaders van het Bouwstoffenbesluit dan wel Actief Bodembeheer. De grond die niet mag/kan worden hergebruikt moet worden afgevoerd, waarbij eventuele verontreinigingen worden gesaneerd.

Bouwen en wonen

De bouwvolumes binnen het totale project dienen te passen binnen de programmatische kaders, zoals beschreven in de nota 'Stedelijke Programmering'.

Er zal door de gemeente Maastricht een herhuisvestingsplan worden opgesteld voor de bewoners/gebruikers van de panden die als gevolg van het A2-project niet gehandhaafd kunnen worden. Onderzocht zal worden, hoe onder andere via voorrangregelingen inhoud kan worden gegeven aan 'bouwen voor te herhuisvesten bewoners' en/of 'bouwen voor de buurt'.

Het kwaliteitsniveau van de stad op het gebied van inrichting openbare ruimte, stedenbouwkundige en architectonische vormgeving en materiaalgebruik dient als referentie voor het A2-project. Conform het beleid voor hoogbouw zijn onder voorwaarden hogere stedenbouwkundige accenten mogelijk rond de beide stadsentrees Geusselt en Europaplein. In beperktere mate geldt dit voor het gebied tussen de nieuwe Stadsboulevard en de Noormannensingel. Voor de overige gebieden dienen de bouwhoogtes zich te voegen naar cq. afgestemd te zijn op de reeds aanwezige bebouwing.

Uitgangspunt is het Nationaal Pakket Duurzaam Bouwen. Waar mogelijk moet uitvoering worden gegeven aan het Nationaal Pakket Duurzame Stedenbouw en het Nationaal Pakket Grond-, weg en waterbouw. Het ontwerp en materiaalgebruik dient duurzaam te zijn in relatie tot het onderhoud.

Voor de prijsklasse van de nieuw te bouwen woningen moet worden uitgegaan van een gemiddeld prijsniveau van maximaal € 225.000,-. Zo'n 10% van de woningen dient te worden gerealiseerd in de sociale prijsklasse (€ 140.000; prijspeil 2004). Woningen dienen zoveel mogelijk 'levensloopbestendig' te worden gebouwd. Daarvoor is een gemeentelijke visie 'wonen, welzijn en zorg' in ontwikkeling.

Integrale veiligheid is een prioritair beleidsterrein. Het (stedenbouwkundig) ontwerp van de bebouwing en het ontwerp van de openbare ruimte dienen (objectief en subjectief) onveilige plekken te voorkomen. Bij het ontwerp van de openbare ruimte moet rekening worden gehouden met spelen en recreëren.

Water en natuurcompensatie

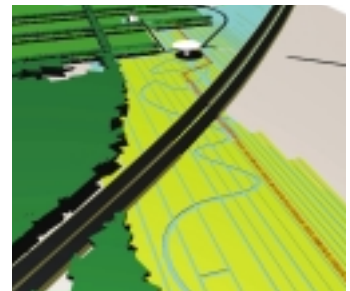
Er dient een plan te worden opgesteld met compenserende en verzachtende maatregelen in relatie tot de aan te leggen infrastructuur. Hoe dit plan er uit zal zien is pas in een later stadium duidelijk. De verwachting is dat 'ontsnippering' (op de terreinen van recreatie, ecologie en water) daarin een belangrijk element is.

De gemeente Maastricht heeft Witteveen+Bos opdracht gegeven een Waterplan op te stellen. Hierin zal worden aangegeven hoe moet worden omgegaan met water. Vanuit de natuurlijke gegevenheden is het logisch dat het oppervlaktewater in het gebied ten oosten van de A2 in noordelijke richting via de Geusseltvijvers naar de Landgoederenzone wordt geleid. Er dient afstemming plaats te vinden tussen het plan voor de ondertunneling van de A2-Stadstraverse en het in ontwikkeling zijnde Waterplan Maastricht. In 2005 wordt het Waterplan afgerond en zal besluitvorming daarover plaatsvinden. In het kader van de Tracé/MER-procedure zal met betrekking tot het A2-project een watertoets worden verricht.



Schematische weergave van de waterafvoer in Maastricht-Oost volgens het in ontwikkeling zijnde Waterplan (Witteveen+Bos).

LANDGOEDERENZONE



Vier beelden over het thema "ontsnippering" in de Landgoederenzone. Boven een oplossingsmogelijkheid voor het verbeteren van het watersysteem; onder voor recreatieve verbindingen. Links het ruimtebeslag. Rechts bijbehorende ruimtelijke impressies gezien vanuit het noordwesten.

5.3 Landgoederenzone

Het groene karakter van de Landgoederenzone, passend bij de cultuurhistorische waarde, moet worden gehandhaafd en versterkt. De opgave is de eenheid van het gebied te vergroten. Het streven is niet alleen recreatieve verbindingen tot stand te brengen, maar ook om via het watersysteem de ecologische structuur te versterken. De bestaande bosaanplant (productiebos) zou omgevormd moeten worden tot een meer gevarieerd natuurlijk bos. Het areaal aan natte, natuurlijke milieus moet worden vergroot. Een en ander kan ten dienste staan van de benodigde natuurcompensatie in relatie tot de nieuwe infrastructuur. 'Ontsnippering' (het aanleggen van nieuwe recreatieve en ecologische verbindingen) kan naast areaalvergroting ook als compensatie/verzachting dienen.

Thema 'ontsnipperen'

Het tracé van de nieuwe verbinding van de A2 en de A79 naar de Beatrixhaven doorkruist het gebied van de Landgoederenzone. Er zal nog bepaald worden welk tracé de voorkeur verdient (zie paragraaf 3.2). Door deze nieuwe infrastructuur raakt het gebied nog verder versnipperd en worden huidige natuurwaarden in het gebied tussen de A2 en het spoor aangetast. In het kader van de Tracé/MER-studie zal bepaald worden welke wijze natuurcompensatie exact moet plaatsvinden.

Verwacht wordt dat 'ontsnipperen' het belangrijkste thema zal zijn bij de natuurcompensatie. Vanuit een visie voor de Landgoederenzone zijn ideeën ontwikkeld voor de mogelijke landschappelijke inpassing van de infrastructuur en de versterking van het watersysteem in het gebied, dat een belangrijke drager is voor de natuurlijke waarden.

Er komt veel grond vrij bij de aanleg van de tunnel in het kader van het A2-project. Het is kostenbesparend als deze grond binnen het project kan worden verwerkt in de vorm van zogenaamde 'grondlichamen'. Deze grondlichamen zouden in het gebied rond de 'Verknoping A2/A79' kunnen fungeren als geluidswal en tegelijkertijd als talud voor verbindingen op ecologisch en recreatief gebied (langzaam verkeer). Via 'landscaping' is het mogelijk de infrastructuur landschappelijk in te passen met behulp van binnen het project vrijkomende gronden en tegelijkertijd te ontsnipperen.

Ten aanzien van het watersysteem ligt vanuit de natuurlijke gegevens (ter plekke is een laaggelegen kwelgebied) het versterken van de huidige waterloop juist ten noorden van de woonbuurt Nazareth voor de hand. Hier zou de A2 'in het water' kunnen komen te liggen. Indien voor de nieuwe wegverbinding naar Beatrixhaven gekozen wordt voor tracé A is dit nadelig voor het watersysteem.



Een referentiebeeld vanuit de Floriade voor de wijze waarop twee gebieden aan weerszijde van een snelweg met elkaar kunnen worden verbonden.

LANDGOEDERENZONE/BEATRIXHAVEN



Kwaliteitscriteria

Handhaven en zo mogelijk versterken van het groene karakter van de Landgoederenzone.

Verbeteren van het watersysteem van de Kanjel en Gelei; deze vormen de voeding van de grachten van de landgoederen en zijn de drager van de natuurlijke waarden.

Verbeteren recreatief netwerk (vanuit buurten Amby en Nazareth en tussen de verschillende onderdelen van de Landgoederenzone onderling)

Verantwoorde landschappelijke en stedenbouwkundige inpassing van de infrastructuur (zowel de bestaande als de nieuwe infrastructuur).

Handhaving van de historische route van de Meerssenerweg.

Realiseren van natuurcompensatie in relatie tot het A2-project

Mogelijkheden voor gronddepot benutten in relatie tot de ontsnipperingsopgave, het versterken van het recreatief netwerk en de realisering van geluidwerende voorzieningen.

5.4 Aanlanding Beatrixhaven

De nieuwe verbinding vanaf de A2/A79 naar het bedrijventerrein Beatrixhaven 'landt' ten westen van het spoor in het bedrijventerrein. Er zijn voorsnog drie mogelijke tracés, die nader worden onderzocht (zie paragraaf 3.2), waarna een voorkeurstracé wordt aangewezen. De verbinding zal wellicht in de toekomst doorgetrokken worden naar de westelijke Maasoever conform de reservering uit het Structuurplan 2005 (via de Korvetweg).

In het deel van het plangebied ten noorden van de Korvetweg kan het bedrijventerrein Beatrixhaven worden afgebouwd tot aan het spoor, waarbij rekening wordt gehouden met een Park and Ride-voorziening en een lightrail-station. In het meest zuidelijke deel van het plangebied is ruimte voor een nieuwe functie in een landgoedachtige setting in aansluiting op het landgoed Bethlehem. Het gebied is deels gelegen onder twee hoogspanningsleidingen.



Uitsnede uit het Structuurplan Maastricht 2005, waarop het reserveringstracé voor een extra brug over de Maas aan de noordzijde van de stad is aangegeven. Dit tracé loopt langs de zuidelijke grens van het bedrijventerrein Beatrixhaven (Korvetweg).

Kwaliteitscriteria

Verantwoorde stedenbouwkundige afbouw van het gebied Beatrixhaven als bedrijventerrein tot aan het spoor.

Voorkomen toename van de milieuoverlast van het gehele bedrijfsterrein Beatrixhaven (inwaartse zonering).

Kwalitatief hoogwaardige inpassing van een bijzondere functie in een landgoedachtige setting in aansluiting op het landgoed Bethlehem.

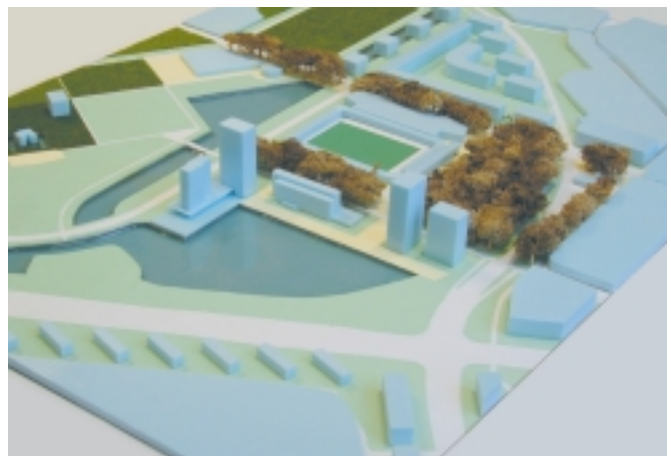
Inpassen van een Park and Ride-voorziening in het gebied gekoppeld aan een mogelijke lightrailhalte; tevens ruimte reserveren voor een zogenaamde Park and Bike-voorziening. Logische situering van een lightrail-halte en P&R-voorziening in relatie tot zowel de bereikbaarheid daarvan vanaf de hoofdinfrastructuur als de aansluiting op het stedelijk netwerk.

Verbeteren van de fietsverbinding tussen de Beukenlaan en de Jeruzalemweg.

KNOOPPUNT GEUSSELT



Het knooppunt De Geusselt gefotografeerd vanuit noordoostelijke richting. Rechts de woonbuurt Nazareth; links het Geusselpark en het stadion met omliggende bebouwing.



Maquette van de ontwikkelingen rond het Geusseltstadion.

5.5 Knooppunt Geusselt e.o.

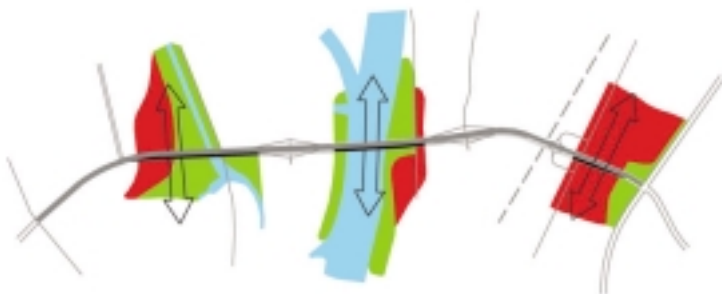
Door de verwachte toename van het verkeer en de daarvoor benodigde fysieke verkeersruimte zal het beeld van het knooppunt Geusselt als noordelijke stadsentree ingrijpend veranderen. Om al het verkeer te verwerken is waarschijnlijk een oplossing nodig in drie verkeerslagen. De opgave is de verkeersoplossing als een compacte 'verkeersmachine' vorm te geven en tegelijkertijd van het knooppunt een kwalitatief hoogwaardige nieuwe stadsentree te maken. Zowel in verkeerskundige als in stedenbouwkundige zin is het ontwerpen van het knooppunt Geusselt en omgeving een van de belangrijkste ontwerp-opgaven van het gehele A2-project.

Thema: plannen rond het stadion

Het plangebied Geusselt rond het voetbalstadion, met mogelijkheden voor diverse stedelijke functies, valt buiten het plangebied van het A2 project. Inhoudelijke afstemming met de A2 planontwikkeling is wel noodzakelijk. In de plannen voor het gebied rond het stadion de Geusselt wordt uitgegaan van een groene stadsentree, waarin het gehele parkachtige gebied tussen Amby, Nazareth en Wittevrouwenveld meespeelt in de beleving. Het zicht vanaf de A2 op het Geusselpark bepaalt in hoge mate de kwaliteit van de stadsentree. Bij de uitvoering (fasering) van de plannen is het noodzakelijk dat rekening wordt gehouden met werkruimte en ruimte voor tijdelijke verkeersmaatregelen rond het knooppunt Geusselt.

Thema: Viaductweg

De Viaductweg blijft een weg met hoge verkeersintensiteiten. Het verdient aanbeveling tot een ontvlechting te komen van het regionale en het lokale verkeer op de Viaductweg. Dit kan door de Viaductweg vorm te geven als een soort brug over de stad. Extra aandacht moet worden gegeven aan de ruimtelijke relatie tussen Wijckerpoort-Noord en Nazareth. Voor de ontsluiting van het gebied rondom de Geusselt met het openbaar vervoer is het wenselijk dat ter hoogte van de Viaductweg in de toekomst een lightrail-halte wordt gerealiseerd. Dit stelt eisen aan de verblijfskwaliteit in het gebied en de verbindingen voor het langzaam verkeer.



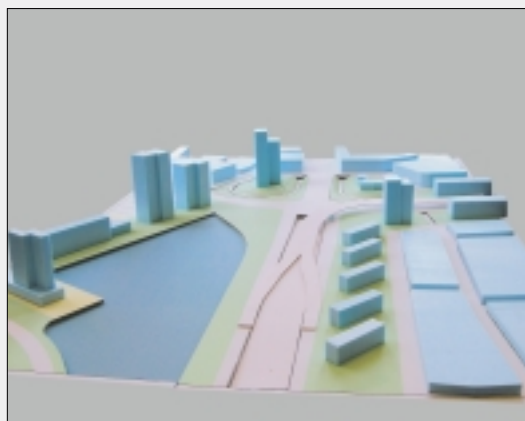
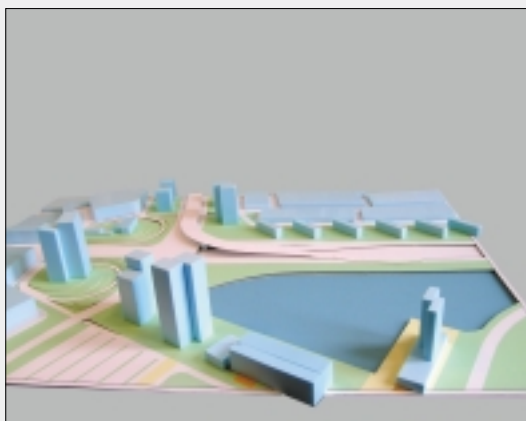
Schematische weergave van de inpassingsopgave van het Noorderbrugtracé in de stad.

Thema: leefbaarheid

De leefbaarheid van de woningen langs de A2 en de Viaductweg is een aandachtspunt, zowel in de huidige als in de toekomstige situatie. Recent is de bestaande milieusituatie op het gebied van luchtverontreiniging rond het Maastrichtse wegennet in beeld gebracht. Hieruit blijkt dat de milieusituatie rond de A2 en de Viaductweg niet voldoet aan de normen die vanaf 2005/2010 gaan gelden. Er wordt een saneringsprogramma gestart om te bezien welke maatregelen mogelijk zijn om de leefbaarheid op een aanvaardbaar niveau te krijgen. Handhaving van bestaande bebouwing is daarbij uitgangspunt.



Referentiebeelden van de manier waarop (zware) infrastructuur als een brug over een stedelijk gebied kan worden vormgegeven.



Maquette van een mogelijke vormgeving van het gebied rond knooppunt Geusselt.

Kwaliteitscriteria

Vormgeven van een kwalitatief hoogwaardige stadsentree rond het knooppunt de Geusselt, waarbij het bebouwingscomplex rond het stadion zich als een front richt op de A2 en de weg als een 'parkway' de stad nadert.

Opstellen van een plan rond het knooppunt Geusselt, waarbij de nodige ruimte wordt gegeven aan de infrastructuur en een oplossing is aangegeven voor de leefbaarheid (geluid-hinder en luchtverontreiniging) langs de A2 ter hoogte van Nazareth en langs de Viaductweg.

Hoge bebouwing rond het knooppunt is toegestaan. Bij het situeren daarvan dient uitdrukkelijk aandacht te worden gegeven aan de afstemming en aansluiting op de achterliggende (te handhaven) bebouwing.

Verbeteren van de relatie tussen de woonbuurten Nazareth en Wijckerpoort-Noord via een samenhangend ontwerp tussen infrastructuur en bebouwing.

Vormgeven van de relatie tussen (gewenst) lightrail-station ter plaatse van de Viaductweg en het gebied rond het knooppunt Geusselt.



Mogelijk beeld van de toekomstige ruimtelijke situatie rond het knooppunt Geusselt.



Het centrale deel van de A2-Stadstraverse met de kerk van Wittevrouwenveld en het voormalige KPN-gebouw.



Kwaliteiten in de woonbuurten Wijckerpoort-Noord en Wittevrouwenveld.

5.6 Stadsboulevard

Na ondertunneling van de A2 resteert op maaiveldniveau een weg met een belangrijke ontsluitingsfunctie. Deze Stadsboulevard zal de ruggengraat gaan vormen voor het oostelijk stadsdeel en gaan fungeren als een bindend element voor de aanliggende buurten. De barrièrewerking tussen Geusselt en Europaplein moet worden opgeheven. Bij het inrichten van de openbare ruimte moet veel aandacht zijn voor groen en bomen. Hier ligt een spanning met de beperkingen die de ondergrondse infrastructuur geeft.

Thema: centrumgebied voor het oostelijk stadsdeel

Het wordt van belang geacht dat direct aan de toekomstige Stadsboulevard functies worden gesitueerd die levendigheid met zich meebrengen. In de zone globaal gelegen tussen de Voltastraat en het Koningsplein is ruimte voor voorzieningen voor het oostelijk stadsdeel. Het geplande buurtwinkelcentrum aan de Voltastraat vormt daarvoor een eerste aanzet. Dit zou op termijn kunnen doorgroeien tot een centrum met een prominente ligging aan (weerszijden van) de nieuwe Stadsboulevard. Het gaat daarbij om bijvoorbeeld winkels, onderwijs en baliefuncties gecombineerd met woon- en werkfuncties. Detailhandel is mogelijk in aanvulling op het bestaande winkelcentrum Heer. Op het voormalige Essent-terrein is een buurtpark gepland, waarin school, kerk en buurthuis zijn gelegen. De ontwikkelingen rond beide stadsentrees mogen geen concurrentie vormen voor het functioneren van dit centrumgebied.



Huidige situatie en een voorbeeld voor de toekomstige situatie voor het centrumgebied langs de toekomstige Stadsboulevard.

Thema: relatie met station

Voor de ontwikkeling van het (centrum)gebied langs de toekomstige Stadsboulevard is de gewenste overgang over het spoorwegemplacement juist ten noorden van het station van belang. Vanuit de structuur van het stedelijk openbaar vervoer is een oversteek voor bussen tussen de St.Maartenslaan en de Prof. Nijpelsstraat gewenst. Deze kan gecombineerd worden met een oversteek voor fietsers en voetgangers. Hiermee krijgt het station een duidelijke relatie met het centrumgebied rond de nieuwe Stadsboulevard. Het realiseren van de relatie met het station is geen (of slechts ten dele) onderdeel van het A2-project.



Maquette van een mogelijke ruimtelijke vormgeving van de gewenste spoorkruising en de invulling van het gebied rond de nieuwe Stadsboulevard gezien vanuit zuidwestelijke richting.



Schematische weergave van de relatie tussen het gebied rond de nieuwe Stadsboulevard en het station en de binnenstad. In rood de gewenste busroute over het spooremplacement; in blauw de gewenste fietsroutes; in geel de belangrijkste voetgangersverbinding.

Thema: eventueel noodzakelijke sloop

Eerder is gecommuniceerd dat wellicht, vanwege de realisering van de tunnel voor de A2 en de doorgeleiding van het verkeer tijdens de bouw, flats langs de President Rooseveltlaan en de zuidzijde van de Viaductweg zouden moeten worden gesloopt. Definitief uitsluitsel hierover is aan de orde bij het Tracébesluit (volgens planning in 2007). Blijkt sloop niet noodzakelijk, dan blijft de opgave in het kader van het A2-project beperkt tot het vormgeven van de Stadsboulevard qua wegprofiel. Blijkt sloop noodzakelijk, dan is de opgave de Stadsboulevard qua profiel en begeleidende bebouwing in onderlinge samenhang te ontwerpen. Bij herontwikkeling zal uitdrukkelijk gekeken moeten worden naar de stedenbouwkundige aansluiting op de bestaande te handhaven bebouwing. Er zijn beperkingen qua massa/hogte vanwege de kleinschalige achterliggende bebouwing. Uitgangspunt is het behouden en versterken van de woonkwaliteiten van de buurten Wijkerpoort en Wittevrouwenveld.



Referentiebeelden voor de inrichting van de nieuwe Stadsboulevard.

Kwaliteitscriteria

Vormgeven van een nieuwe Stadsboulevard met een belangrijke ontsluitingsfunctie voor het oostelijk stadsdeel en de aanliggende buurten. Deze boulevard zal als bindend element moeten gaan fungeren tussen de buurten Wijckerpoort en Wittevrouwenveld.

Vormgeven van de Stadsboulevard als een nieuwe 'singel' met een hoogwaardige inrichting inclusief groenvoorzieningen (bomen, gras of wellicht zelfs water) en begeleidende bebouwing.

Uitgangspunt is een maximale bouwhoogte van vijf bouwlagen langs de nieuwe Stadsboulevard. Er moet een goede aansluiting worden gezocht met de achterliggende bebouwing. In het gebied tussen de nieuwe Stadsboulevard en de Noormannensingel is hogere bebouwing niet uitgesloten.

Het plan dient de voorwaarden te creëren om het gebied rond de nieuwe Stadsboulevard in de toekomst meer bij het station te betrekken en ter plaatse te komen tot een centrumontwikkeling. Het realiseren van de woonfunctie langs de boulevard (met uitzondering van de plekken waar dat vanuit milieuoverwegingen onmogelijk is). Indien mogelijk bedrijfsmatige functies op begane grond langs de Stadsboulevard of combinaties van wonen en werken.

Verantwoorde afstemming tussen en inpassing van noodzakelijke verbindingen tussen ondergrondse infrastructuur en maaiveld (ventilatie, tunnelmonden, vluchtwegen en andere openingen, voorzieningen voor rampenbestrijding, kabels en leidingen, wortelplaatsen voor bomen en dergelijke).



Mogelijk beeld van de toekomstige ruimtelijke situatie rond de nieuwe Stadsboulevard

KNOOPPUNT EUROPAPLEIN



Het Europaplein gefotografeerd vanuit het zuidoosten



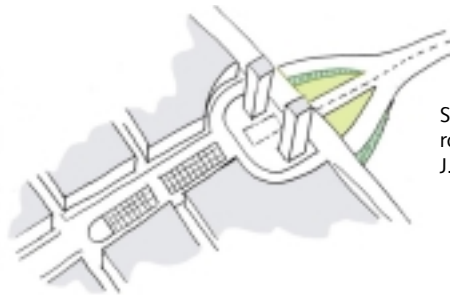
Mogelijk beeld van de toekomstige ruimtelijke situatie rond het knooppunt Europaplein

5.7 Knooppunt Europaplein e.o.

Het huidige Europaplein is vormgegeven als een 'verkeerslandschap'. De opgave is om de omgeving van het Europaplein om te vormen tot een kwalitatieve stadsentree, met bebouwingsmogelijkheden nu ten noorden van de J.F.Kennedysingel. Programmatisch is de locatie geschikt voor een combinatie van wonen en kantoren eventueel aangevuld met horeca en bijzondere voorzieningen; dit binnen de beperkingen van de milieuaspecten.

Thema: ligging zuidelijke tunnelmond

In tot nu toe door de regio gepresenteerde plannen voor de ondertunneling van de A2-Stadstraverse zou de tunnelmond ten zuiden van de Regentesselaan komen te liggen. Vanwege de functies aldaar (wonen en onderwijs) lijken aanvullende maatregelen noodzakelijk. Samen met de wens dit gebied in ruimtelijk opzicht meer bij de stad te betrekken en voor de lange termijn ruimte te creëren voor stedelijke functies, leidt dit tot de suggestie om de A2 in de zone tussen de Regentesselaan en de J.F.Kennedysingel te overkappen en oversteekbaar te maken. Door ook het maaiveld naar het zuiden toe te laten oplopen ontstaat een stedelijke ruimte, die aansluit op de J.F. Kennedysingel en bereikbaar is vanaf de nieuwe Stadsboulevard. Een dergelijk plan is gunstig voor de ontwikkelingsmogelijkheden van de aanliggende terreinen.



Schematische weergave van hoe het gebied rond het Europaplein noordelijk van de J.F.Kennedysingel kan worden geïntensiveerd.

Kwaliteitscriteria

Vormgeven van een kwalitatief hoogwaardige stadsentree rond het knooppunt Europaplein, waarbij het gebied ten noorden van de J.F.Kennedysingel bij de (rest van de) stad wordt betrokken en de barrièrewerking van de infrastructuur (ten noorden van de J.F.Kennedysingel) zoveel mogelijk wordt opgeheven.

Vergroting van het contrast tussen de stad (ten noorden van de J.F.Kennedysingel) en het infrastructuurele landschap (ten zuiden van de J.F.Kennedysingel).

Ontwikkeling visie voor de stedelijke intensiveringsmogelijkheden van het gebied gelegen tussen de Heerderdwarstraat en het Europaplein en binnen de twee noordelijke lussen van het Europaplein.

Opstellen van een plan voor de infrastructuur van het Europaplein, waarbij wordt voorgesorteerd op eventuele toekomstige intensivering van het gebied die gefaseerd kan worden uitgevoerd.

Bij het situeren van nieuwe bouwmassa's uitdrukkelijk aandacht geven aan de afstemming en aansluiting op de achterliggende (te handhaven) bebouwing.



De ligging van de vijf locaties die de gemeente wil ontwikkelen in het kader van het A2-project

5.8 Vijf gemeentelijke locaties

De gemeente Maastricht heeft vijf locaties aangewezen waarvan de ontwikkeling financieel gekoppeld is aan het totale A2-project. Het betreft:

- het terrein met een voormalig schoolgebouw op de hoek van de President Rooseveltlaan en de Dr. Schaepmanstraat;
- het terrein met een voormalig schoolgebouw op de hoek van de President Rooseveltlaan en de Voltastraat;
- het terrein tussen de huidige A2-Traversalen de Noormannensingel, dat nu in gebruik is als sportveld van het St. Maartenscollege;
- het braakliggende terrein aan de Nassaulaan tussen de Regentesselaan en de Adelbert van Scharnlaan;
- het braakliggende terrein naast Novotel gelegen tussen de Adelbert van Scharnlaan en het knooppunt Europaplein.

Er wordt vooralsnog uitgegaan van een programma van in totaal 320 woningen (in de middenprijsklasse) en 30.000 m² bvo kantoren op deze vijf locaties. In het kader van de planvorming is optimalisatie hiervan mogelijk binnen de ruimtelijke en programmatische kaders.

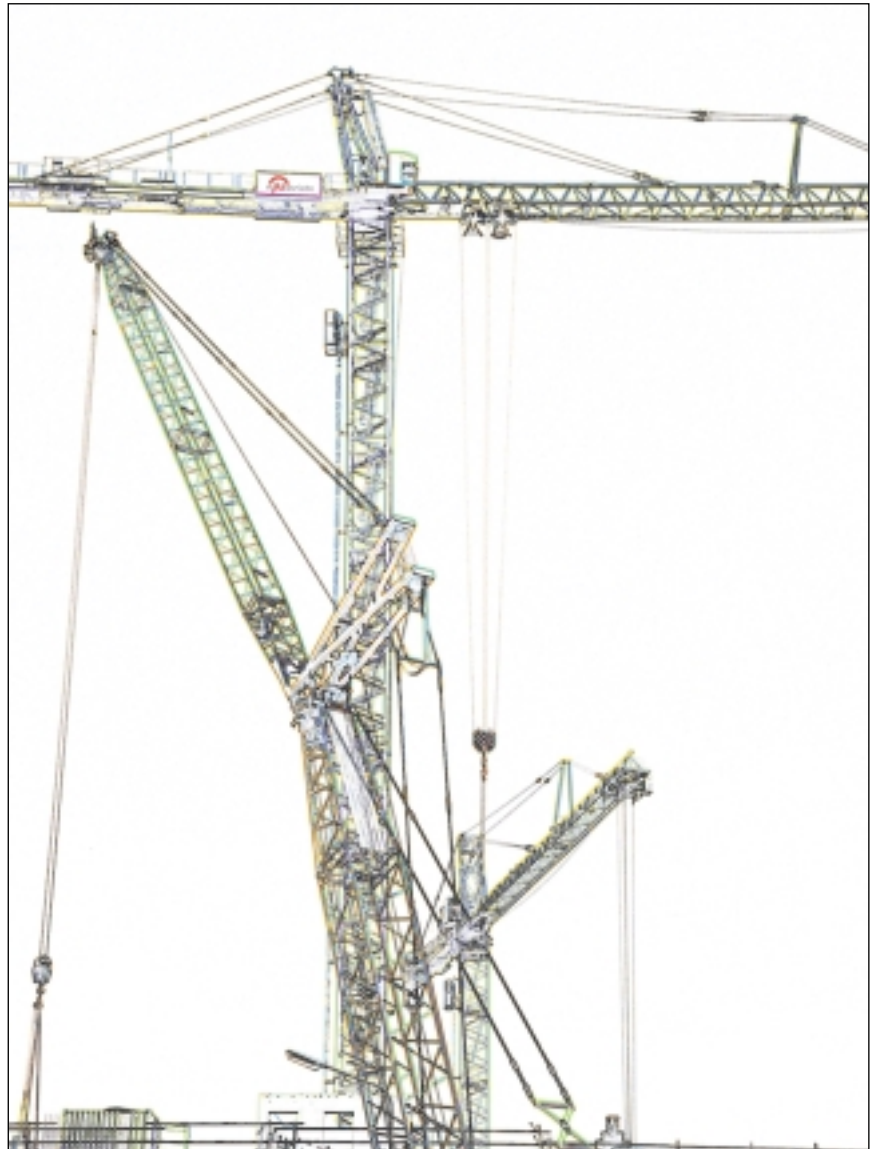
De locatie Pres.Rooseveltlaan-Dr. Schaepmanstraat vervult een functie in de vormgeving van het knooppunt de Geusselt als noordelijke stadsentree, maar geeft tevens een aanzet voor de begeleiding van de Stadsboulevard. In welke mate wonen op deze locatie mogelijk is hangt af van de verkeerskundige oplossing en de milieugevolgen daarvan.

De locatie Pres.Rooseveltlaan-Voltastraat kan een functie vervullen in de begeleiding van de Stadsboulevard, maar gezien de ligging tevens als onderdeel van het centrum van de buurten Wijckerpoort en Wittevrouwenveld. Er wordt uitgegaan van de woonfunctie, met op de begane grond ruimte voor (winkel)voorzieningen.

De locatie aan de Noormannensingel (het gravelveld bij het St. Maartenscollege) ligt in een gebied waar verdichting kan plaatsvinden. Het is belangrijk dat op de begane grond functies komen die levendigheid met zich meebrengen en mogelijk een rol spelen in relatie tot het centrumgebied voor Maastricht-Oost. Op de verdiepingen ligt wonen voor de hand eventueel aangevuld met kantoren. De ontwikkeling van dit terrein zal afgestemd moeten zijn op de actuele herontwikkeling van de naast gelegen locatie met het voormalige KPN-kantoor. Realisering daarvan zal waarschijnlijk voor een deel al mogelijk zijn voor realisering van de tunnel.

De locatie aan de Nassaulaan is geschikt voor de woonfunctie, afhankelijk van de verkeerskundige oplossing en gevolgen daarvan voor het milieu.

De locatie aan de Adelbert van Scharnlaan vervult een functie in de vormgeving van het Europaplein als zuidelijke stadsentree, maar geeft tevens een aanzet voor de begeleiding van de Stadsboulevard. Het is de vraag of de woonfunctie hier mogelijk is; dit hangt af van de verkeerskundige oplossing en de milieugevolgen daarvan. Vooralsnog lijkt de kantoorfunctie hier het meest voor de hand liggend.



Hoofdstuk 6 - Project in uitvoering

Uit de Buurtverkenning (december 2003) is gebleken dat er met betrekking tot het A2-project zorg bestaat over de periode van uitvoering. Uit de Economische Effectenrapportage, die in oktober 2004 is gepresenteerd, blijkt dat de (bereikbaarheid van de stad tijdens de) periode van uitvoering erg belangrijk is. Hoewel het bij dit soort projecten minder gebruikelijk is daarover in dit stadium al uitspraken te doen, wordt vanwege de specifieke situatie rond dit project in dit hoofdstuk globaal de (voorlopige) inzet beschreven.

- **Verkeersafwikkeling**

Tijdens de bouw van de infrastructuur moet via tijdelijke maatregelen de verkeersafwikkeling op het wegennet zoveel mogelijk worden gecontinueerd. Voor het verkeer op de A2-corridor betekent dit dat in de tijdelijke situatie in principe twee rijstroken per richting beschikbaar moeten zijn.

Op routes, die tijdelijk (veel) zwaarder worden belast, dienen zo nodig aanvullende maatregelen te worden getroffen op het gebied van verkeersveiligheid, oversteekbaarheid en doorstroming.

Het bouwverkeer mag zo min mogelijk worden afgewikkeld via woonstraten/woonbuurten.

- **Bereikbaarheid**

Woningen/panden, die grenzen aan de bouwplaats, moeten in principe gedurende de periode van de bouwwerkzaamheden op een veilige manier bereikbaar zijn.

Ook voorzieningen in het gebied (winkels, scholen, bijzondere functies en dergelijke) moeten gedurende de periode van de bouwwerkzaamheden zo goed mogelijk bereikbaar zijn.

- **Oversteekbaarheid**

De oversteken (voor auto en langzaam verkeer) over de A2-Stadstraverse ter hoogte van de Scharnerweg en de Voltastraat moeten gedurende de bouw van de infrastructuur zoveel mogelijk worden gehandhaafd.

De aanwezige oversteekplaatsen voor het langzaam verkeer moeten in principe worden gehandhaafd tijdens de bouw. Bij afsluiting van een oversteek moet er binnen een redelijke afstand naar een alternatief worden gezocht.

- **Schade en overlast**

Bij de keuze van de bouwmethode en het plannen van de bouwwerkzaamheden moet rekening worden gehouden met de aanwezigheid van woningen in de directe omgeving van de bouwplaats. Overlast (geluid, stof en zwerfvuil) ten gevolge van de bouwwerkzaamheden dient zoveel mogelijk te worden beperkt.

Ten gevolge van de bouwwerkzaamheden mag geen schade ontstaan aan aanwezige panden en de funderingen daarvan.

- **Veiligheid**

De bouwplaats moet op een veilige manier worden afgeschermd. Het wordt de verantwoordelijkheid van de uitvoerende partij de directe omgeving van de bouwplaats schoon, heel en veilig te houden. Ook de bewaking van de bouwplaats is een taak van de uitvoerende partij.

Gedurende de uitvoering van het project moet leegstand van woningen zoveel mogelijk worden voorkomen. Dit betekent enerzijds dat woningen zo lang mogelijk tijdelijk worden verhuurd. Anderzijds (wanneer sloop noodzakelijk is) zullen de woningen na onthuring snel worden gesloopt.

- **Overig**

Het is ten behoeve van de stimulering van de regionale economie wenselijk dat bij de uitvoering van het project voor zover mogelijk lokale bedrijven worden betrokken.

Het is wenselijk dat bij de uitvoering van het project voor zover mogelijk zogenaamde 'werkpleerplaatsen' worden aangeboden.

Daar waar door de uitvoering van het project het historische (lager liggend) maaiveld door grondverzet wordt aangetast, moet rekening worden gehouden met archeologisch onderzoek.

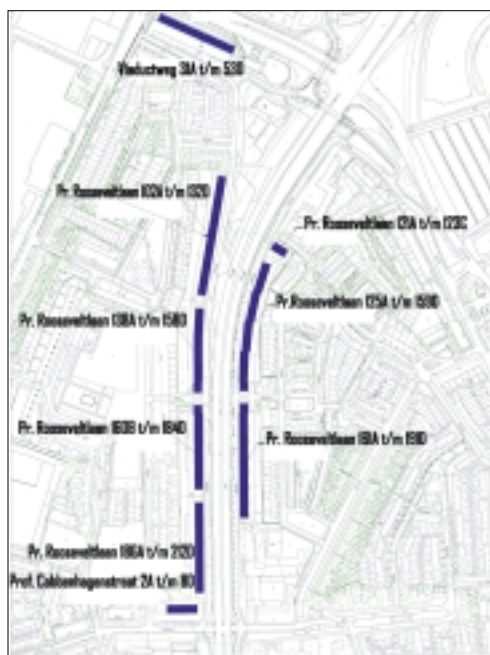
Hoofdstuk 7 - Grondposities

Het Rijk en de gemeente Maastricht hebben binnen het plangebied veel gronden in eigendom. De bestaande bebouwing langs de A2-Stadstraverse is deels in verspreid particulier bezit; deels in eigendom bij de gemeente Maastricht. De woningen in de aanliggende buurten zijn in hoofdzaak in eigendom van de woningcorporaties Servatius en Woonpunt. De gronden rond de verknoping A2/A79 zijn over het algemeen in particulier bezit.

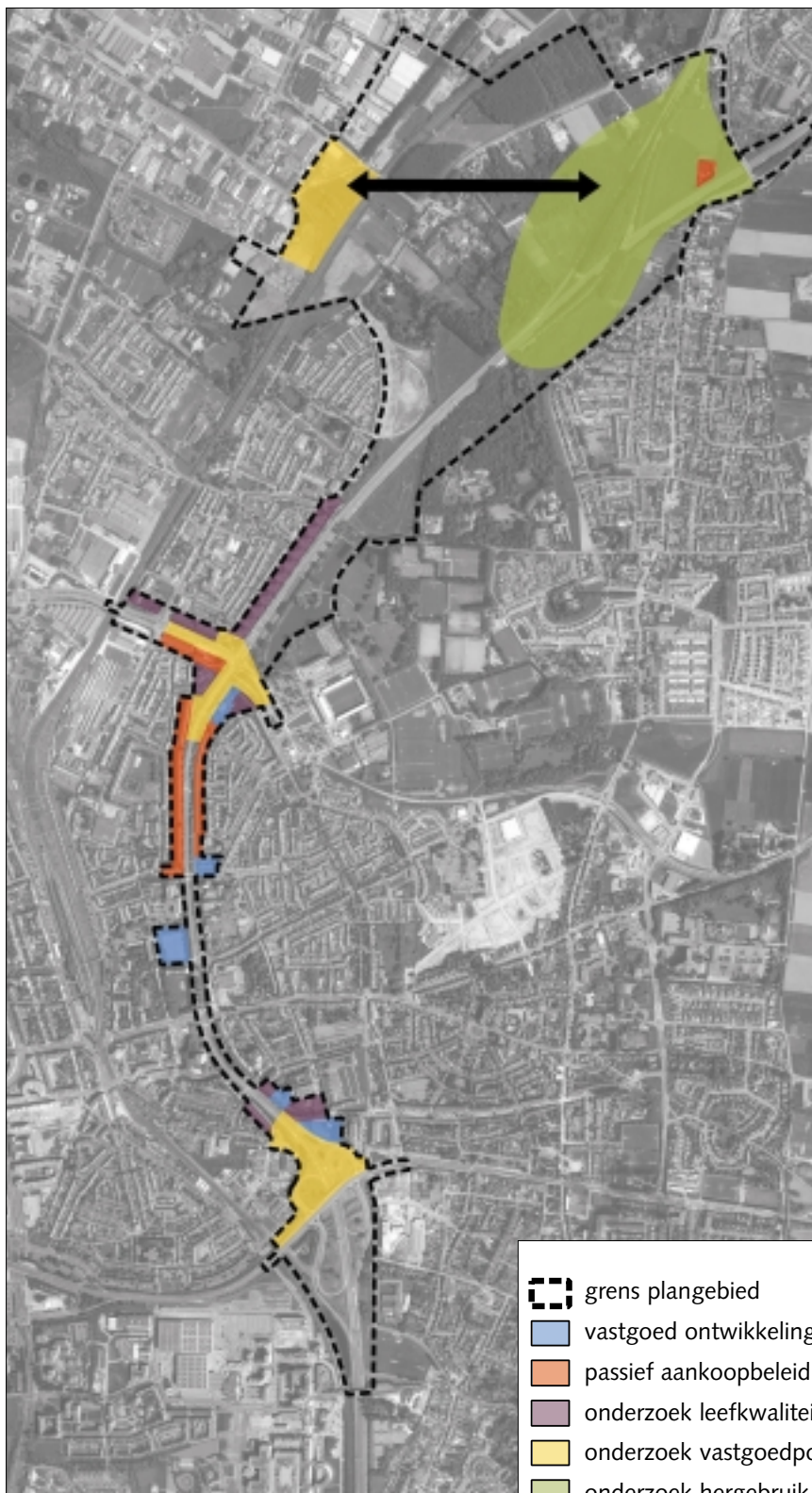
De gemeente Maastricht verwerft nu reeds gronden die (hoogst waarschijnlijk) nodig zijn voor de realisering van het project. Het gaat daarbij voorlopig met name om percelen in de Landgoederenzone die een rol kunnen spelen in compensatie en mitigatie van natuurwaarden.

De gemeente Maastricht verwerft vooralsnog op eigen initiatief en risico panden langs de A2-Stadstraverse (President Rooseveltlaan en zuidzijde Viaductweg). Het betreft de panden waarvan in het kader van 'Maastricht raakt de weg kwijt' is geconstateerd dat deze waarschijnlijk moeten worden gesloopt als gevolg van de (fysiek) aanleg van het A2-project. Op basis daarvan heeft de gemeente Maastricht voor deze panden een aankoopbeleid ingesteld. Dit heeft tot doel de onzekerheid en daarmee voor bewoners/eigenaren nadelige effecten zoveel mogelijk te beperken. Als deze panden inderdaad nodig blijken te zijn voor de realisering, zal de gemeente Maastricht deze panden in het project inbrengen.

Of (al) deze panden ook daadwerkelijk gesloopt moeten worden in het kader van het A2-project is nu nog niet zeker. Dit hangt met name af van de bouwmethode, de benodigde werkruimte, de bouwfaserings- en de tijdelijke maatregelen die nodig zijn om het verkeer tijdens de bouw door te geleiden. De toekomst van de betreffende panden is pas duidelijk nadat een keuze is gemaakt over het uiteindelijke plan voor het A2-project en een uitvoerend consortium. Volgens planning is dat in het jaar 2007. Tot die tijd zal de gemeente het aankoopbeleid continueren.



De ligging van de wooncomplexen waarvoor de gemeente een aankoopbeleid voert.



De belangrijkste opgaven binnen het plangebied

- grens plangebied
- vastgoed ontwikkeling
- passief aankoopbeleid
- onderzoek leefkwaliteit
- onderzoek vastgoedpotenties
- onderzoek hergebruik grond
- verbinding beatrixhaven

De plangrens is voorlopig. De vijf gemeentelijke locaties worden ingevuld met woningen en kantoren. Voor de panden, waarvan sloop wellicht noodzakelijk is, wordt het (voorlopig nog passief) aankoopbeleid gecontinueerd. Er wordt onderzoek gedaan naar de maatregelen die nodig zijn om de leefkwaliteit te verbeteren. Handhaving van de bebouwing is daarbij uitgangspunt. Door de plannen voor de infrastructuur te optimaliseren ontstaan vastgoedpotenties rond de beide stadsentrees Geusselt en Europaplein. In mindere mate geldt dit ook ter plaatse van de aanlanding van de nieuwe verbindingsweg naar Beatrixhaven. Voor deze verbindingsweg zijn meerdere tracés mogelijk; deze zullen nader worden onderzocht, waarna een voorkestracé wordt bepaald. Bij de verknoping A2/A79 zijn mogelijkheden voor een gericht hergebruik van vrijkomende grond.

Hoofdstuk 8 - Samenvatting

Uitgaande van ondertunneling van de A2-Stadstraverse heeft de gemeente Maastricht voorlopige randvoorwaarden en uitgangspunten geformuleerd voor het A2-project. Aan marktpartijen zal gevraagd worden binnen de aangegeven randvoorwaarden en uitgangspunten een integraal plan te ontwikkelen voor het A2-project. Een plan waarin de kosten en opbrengsten zijn geoptimaliseerd. De uitdaging is binnen de financiële kaders zoveel mogelijk kwaliteit te bieden.

De Landgoederenzone moet een belangrijke rol blijven spelen in de beleving van de groene stadsentree van Maastricht vanuit het noorden. De uitdaging is hier een plan te maken waarbij de infrastructuur landschappelijk op een verantwoorde manier wordt ingepast en tegelijkertijd het groene karakter van het gebied wordt versterkt. Bij de uitvoering van het A2-project komen grote hoeveelheden grond vrij. Het is interessant om grond binnen het plangebied een gerichte bestemming te geven. Daarvoor wordt ruimte gegeven in het gebied van de (nieuwe) verknoping tussen de A2 en de A79. Het hergebruik van de grond kan daar gepaard gaan met het realiseren van geluidwerende voorzieningen, 'ontsnippering' en 'landscaping'. Specifieke ontwerpopgave is de 'aanlanding' van de nieuwe verbindingsweg in het bedrijventerrein Beatrixhaven en het gebied daar direct om heen. Het bedrijventerrein mag tot het spoor worden uitgebreid in combinatie met een Park&Ride-voorziening.

De gebieden rond de knooppunten Geusselt en Europaplein moeten als kwalitatief hoogwaardige stadsentrees worden vormgegeven. Het knooppunt Geusselt is de noordelijke stadsentree; in de beleving daarvan dient het Geusselpark een belangrijke rol te spelen. Het gebied rond het knooppunt Europaplein vormt de zuidelijke stadsentree; met name het gebied ten noorden van de J.F.Kennedysingel moet in de toekomst veel meer dan nu het geval is bij de rest van de stad worden betrokken.

Met name rond de beide stadsentrees is optimalisatie van de vormgeving van de infrastructuur aan de orde in relatie tot het creëren van vastgoedpotenties. Er zijn hier mogelijkheden voor hoger bouwen. Rond de tunneluiteinden en langs de Viaductweg zal onderzocht worden welke maatregelen mogelijk en nodig zijn om de leefkwaliteit op een aanvaardbaar niveau te brengen. Handhaving van de bestaande bebouwing is hierbij uitgangspunt. Bij het knooppunt Geusselt is afstemming met de plannen rond het stadion noodzakelijk.

In het gebied tussen de knooppunten Geusselt en Europaplein dient de ondertunneling van de A2-Stadstraverse de nodige voorwaarden te creëren voor het herstel van het stedelijk weefsel, de GSB-aanpak in Wijckerpoort en Wittevrouwenveld, de ontwikkeling van een gebied met centrale voorzieningen voor het oostelijk stadsdeel en het verder vormgeven van de relatie met het station. De uitdaging ligt in het realiseren van een Stadsboulevard als ruggraat voor Maastricht-Oost. Verder gaat het om de onderlinge afstemming van datgene wat vanuit de ondergrondse infrastructuur noodzakelijk is en datgene wat op maaiveld vanuit het stedelijk gebied wenselijk is.

De gemeente Maastricht wil met deze nota 'Ruimte rond de A2' helderheid geven over de ruimtelijke context van het A2-project en de manier waarop de infrastructuur kwalitatief in het stedelijk gebied kan worden ingepast. Tegelijkertijd wil de gemeente de nodige ruimte geven voor die creatieve, innovatieve ideeën vanuit de 'markt', die een meerwaarde geven aan het A2-project in Maastricht en een stimulans betekenen voor de realisatie daarvan.



Mogelijk beeld van de toekomstige ruimtelijke situatie in de totale A2-zone

Colofon

Samenstelling:

De nota 'Ruimte rond de A2; randvoorwaarden en uitgangspunten ondertunneling A2-Traversal Maastricht' is opgesteld door de Dienst Stadsontwikkeling en Grondzaken van de gemeente Maastricht in samenwerking met Jo Coenen, Frits Palmboom en Michael van Gessel als extern deskundigen.

Redactie:

Jake Wiersma, Jos Geurts en Onno de Jong

Fotografie en tekenwerk:

Fotodienst gemeente Maastricht (Peter Quadflieg & Paul Rutten),
KLM Aerocarto (W.F.Th.Lem),
Bureau Zuiderlicht Maastricht (Zuiderlicht.nl),
Eliane Jansen, Ester Siskens, Jake Wiersma, Willy Munier (Dienst SOG, gemeente Maastricht)

Vormgeving en Druk:

Insight Amersfoort B.V.

Projectbureau A2 Maastricht:

Het projectbureau A2 is een samenwerkingverband tussen de gemeente Maastricht, directie Limburg van Rijkswaterstaat, de provincie Limburg en de gemeente Meerssen.

Postadres : Postbus 1992, 6201 BZ Maastricht
Bezoekadres : President Rooseveltlaan 101, 6224 CH Maastricht
Telefoon : 043-3516301
www.A2maastricht.nl
