

Marktverkenning A2 Maastricht

Wat is de optimale vorm van publiekprivate samenwerking?

Belangstellende private partijen worden hierbij uitgenodigd voor de Marktverkenning A2, op 3 september 2003 van 10.00 – 14.00 uur in het MECC, Forum 100 te Maastricht. Dit document biedt hiervoor de noodzakelijke achtergrondinformatie.

	Leeswijzer	
	Voorwoord	3
Hoofdstuk 1	Inleiding	5
Hoofdstuk 2	Procedure Marktverkenning	6
Hoofdstuk 3	Korte beschrijving van het project A2 Maastricht	8
Hoofdstuk 4	A2 Maastricht: problemen en publieke doelen	11
Hoofdstuk 5	Stappenplan en aanbestedingsprocedure	17
Bijlage	Voorbeeld Programma van Eisen	29

Dit document bevat de mogelijke opzet en aanpak van het project A2 Passsage Maastricht c.a. Door zijn aard is de informatie vrijblijvend. Aan dit document kunnen geen rechten worden ontleend. De projectorganisatie aanvaardt geen enkele aansprakelijkheid voor de inhoud van dit document.

Praat u mee over publiekprivate samenwerking A2 Maastricht?

Na zeker 25 jaar van discussie en studies, is de oplossing voor de A2-problematiek in de regio Maastricht nu eindelijk in zicht. Rijk, provincie Limburg, gemeente Maastricht en gemeente Meerssen zijn het eens over een gezamenlijke aanpak. De afspraken over de doelen, de termijnen en ieders financiële bijdrage zijn vastgelegd in een 'Bestuursovereenkomst A2 Passage Maastricht c.a.' op 15 januari 2003.

De A2 problematiek is met die Bestuursovereenkomst omgesmeed tot een unieke uitdaging. We zoeken naar een integrale, duurzame oplossing van verkeersvraagstukken en leefbaarheidsproblemen. De Projectorganisatie A2 bereidt zich in hoog tempo voor op het startpunt van de formele planfase tot 2007. Daarna gaat de spade de grond in voor de uitvoering.

Uiteindelijk willen we heel wat bereiken: een betere doorstroming van het verkeer op 'onze' A2, een betere bereikbaarheid van de regio Maastricht, grotere (verkeers)veiligheid, beter leefmilieu (geluid, lucht), vermindering van sluipverkeer en het wegnemen van de barrière die de A2 nu vormt voor de leefbaarheid in het oostelijk stadsdeel.

Het project is in Nederland vrij uniek. Niet alleen door de integraliteit van een groot infrastructureel plan met gebiedsontwikkeling. Maar met name door een vervlechting van de noodzakelijke planologische procedures en een Europese aanbesteding.

Met deze 'Marktverkenning A2 Maastricht' willen wij nu al, nog voor de formele start van de diverse – gelijklopende – procedures, gebruikmaken van de expertise van private partijen, met name aannemers, projectontwikkelaars en beleggers die ervaren en toegerust zijn voor dit soort complexe projecten.

Ik wil u namens de Stuurgroep en Projectorganisatie A2 hierbij uitnodigen, om mee te denken en uw visie over de projectaanpak met ons te delen. Graag tot 3 september aanstaande in Maastricht!

*Wethouder mr. John J.M. Aarts
Voorzitter Stuurgroep projectorganisatie A2 Maastricht*

De Stuurgroep bestaat uit:

Wethouder mr. J. Aarts (voorzitter) en wethouder M. Depondt namens gemeente Maastricht;
Wethouder J. de Jong namens gemeente Meerssen;
Gedeputeerde M. Vestjens namens provincie Limburg;
Hoofd-ingenieur Directeur D. J. Teders, Rijkswaterstaat directie Limburg .

1. Inleiding

De regio Maastricht kampt al jaren met ernstige problemen rond de A2. De bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersdoorstroming staan onder druk door knelpunten in de huidige infrastructuur.

De oplossing komt nu in zicht. Begin 2003 hebben Rijk, provincie Limburg, gemeente Maastricht en gemeente Meerssen (publieke partijen) in een bestuursovereenkomst A2 harde afspraken gemaakt voor een integrale aanpak van infrastructurele vraagstukken en gebiedsontwikkeling.

Doelstelling van de Bestuursovereenkomst is een duurzame oplossing voor:

- een betere doorstroming van A2 verkeer, een betere bereikbaarheid van de regio Maastricht
- en het weghalen van de A2 als barrière voor de leefbaarheid van het aanliggende gebied.

Vóór de Bestuursovereenkomst (15 januari 2003) is al in een verkennend onderzoek 'Maastricht raakt de weg kwijt' (juli 2002) een eerste oplossingsrichting geformuleerd:

- verknop A2 en A79;
- maak een afslag A2 naar de Beatrixhaven;
- pas de Viaductweg aan voor het Maaskruisend verkeer
- en ondertunnel de A2 vanaf de Geusselt tot aan het Europaplein.

Op basis hiervan hebben de publieke partijen zich garant gesteld voor een maximale bijdrage van € 360 miljoen, daarbij uitgaand van vroegtijdige samenwerking met private partijen. De planvoorbereiding A2 loopt via de Tracé/MER-procedure. Uiterlijk 2007 wordt in het Tracébesluit de definitieve oplossing vastgesteld, geselecteerd uit diverse alternatieven.

Bijzonder is dat planvoorbereiding, aanbesteding en vastgoedontwikkeling van het project A2 in een parallel traject zullen lopen. In het daartoe opgestelde Stappenplan heeft de projectorganisatie (i.o.) een nog niet eerder gerealiseerde vervlechting van planologische procedures (Tracéwet en gemeentelijke bestemmingsplannen) en een PPS aanbestedingsprocedure vastgesteld. Een vervlechting, waarin de PPS-procedure al wordt ingepast in de planvormingsfase.

De eerste stap in de formele aanbesteding is voorzien begin 2004. Vooraf wil de projectorganisatie A2 echter *op geheel vrijblijvende wijze* verkennen of, en zo ja, op welke manier, marktpartijen geïnteresseerd zijn in de voorgestelde aanpak van publiekprivate samenwerking.

Voor het vroegtijdig kunnen betrekken van marktpartijen moeten de twee publieke planprocedures (Tracéwet en RO) worden vervlochten met een vroegtijdige, Europese aanbesteding voor een geïntegreerde ontwikkeling, realisatie van infrastructuur, en gebiedsontwikkeling. Deze mate van vervlechting is nog niet eerder in Nederland toegepast. Daarom is het voor de projectorganisatie van groot belang, met een 'Marktverkenning' antwoorden te krijgen op de volgende vragen:

- heeft de hier voorgestelde geïntegreerde PPS van infrastructuur en gebiedsontwikkeling de voorkeur boven een traditionele aanpak?
- bestaat hiervoor bij marktpartijen voldoende interesse?
- en vormen zich voldoende consortia?
- zo ja, welke succescriteria en randvoorwaarden stellen zij dan?

2. Marktverkenning: opzet en procedure

Marktverkenning 3 september 2003

Aankondiging en uitnodiging voor de bijeenkomst gebeurd via Europese en landelijke advertenties. Marktpartijen die reeds op eigen initiatief hun interesse in het project kenbaar hebben gemaakt, worden ook uitgenodigd. De doelgroep bestaat met name uit projectontwikkelaars, beleggers en aannemers.

Tijdens deze bijeenkomst geven de Stuurgroep en de Projectorganisatie een toelichting op het project en de ontwikkelde PPS-aanpak. Er is ruime gelegenheid voor het stellen van vragen en kennismaking met de Projectorganisatie. De voertaal tijdens de bijeenkomst is Nederlands.

Reacties na 3 september 2003

Marktpartijen wordt gevraagd om schriftelijk te reageren op vragen die in dit document zijn gesteld en deze voor 25 september 2003 te zenden aan het adres van de projectorganisatie.

De antwoorden kunnen individueel per partij worden gegeven, maar wellicht ook al in pre-consortiaal verband van beoogde partners. Op schriftelijk gestelde vragen van marktpartijen zal de projectorganisatie een kort schriftelijk antwoord geven. De projectorganisatie kan op eigen initiatief marktpartijen om een toelichting vragen op hun schriftelijke antwoorden.

Openbaarheid en vertrouwelijkheid

De resultaten van de schriftelijke antwoorden worden samengevat in een Eindrapport, dat openbaar beschikbaar zal zijn via de website www.maastricht.nl. In dit Eindrapport zal ook – samengevat – alle aanvullende informatie worden weergegeven, die de projectorganisatie in de eventuele mondelinge toelichtingen aan marktpartijen heeft gegeven en heeft ontvangen.

Een verzoek om vertrouwelijke behandeling van informatie wordt als volgt beoordeeld:

- bedrijfsgevoelige informatie over marktpartijen blijft vertrouwelijk;
- informatie die van wezenlijk belang is voor de PPS-aanpak, de aanbestedingsprocedure en oplossingsrichtingen, wordt openbaar gemaakt.

Besluitvorming PPS en aanbesteding

In het najaar 2003 wil de projectorganisatie de definitieve PPS-aanpak en de aanbestedingsprocedure vaststellen. In het Stappenplan A2 is de start van een formele aanbestedingsprocedure begin 2004 voorzien met een Selectiedocument.

Adresgegevens

Uw schriftelijke reactie op de in dit document gestelde vragen kunt u richten aan:

**Projectorganisatie A2 Maastricht
p/a gemeente Maastricht**

de heer Jos Hermans

Postbus 1992

6201 BZ Maastricht NL

telefoon: 0031 (0)43 350 45 78

fax: 0031 (0)43 350 46 55

e-mail: A2maastricht@maastricht.nl / jos.hermans@maastricht.nl

website: www.maastricht.nl

Deelname aan de bijeenkomst van 3 september 2003 kunt u, liefst voor 20 augustus, kenbaar maken via:

website: www.maastricht.nl (via het digitaal formulier)

Heeft u vragen over de bijeenkomst, dan kunt u ook e-mailen naar A2maastricht@maastricht.nl of bellen met de heer Jos Hermans, via nummer 0031 (0)43 350 45 78.

3. Korte beschrijving van het project A2 Maastricht

3.1 Bestuursovereenkomst A2

Op 15 januari 2003 tekenden het Rijk, gemeente Maastricht, gemeente Meerssen en provincie Limburg de Bestuursovereenkomst 'A2 Passage Maastricht c.a.'. Hierin hebben zij vastgelegd om gezamenlijk een integraal en duurzaam pakket van maatregelen samen te stellen voor infrastructuur en gebiedsontwikkeling.

Deze maatregelen zijn gericht op

- een betere doorstroming op de A2;
- een betere bereikbaarheid van regio en stad Maastricht;
- een betere leefbaarheid van het aanliggende gebied.

In de Bestuursovereenkomst is daarvoor een maximale financiering van in totaal €360 miljoen afgesproken (waarvan € 292 miljoen rijksbijdrage en € 68 miljoen bijdrage vanuit de regio).

Deze financiering moet volgens de overheden toereikend zijn om samen met marktpartijen een naar kosten, opbrengsten en kwaliteitsniveaus geoptimaliseerde oplossing van de gehele problematiek te realiseren.

Projectorganisatie

Een Stuurgroep en een zelfstandige Projectorganisatie A2 (in oprichting) werken voortvarend aan de integrale planvorming voor het project. Doelstelling is de concrete uitvoering van het project in de jaren 2007 – 2011. De bedoeling is dat de projectorganisatie het mandaat krijgt als aanbestedende dienst en opdrachtgever.

De projectorganisatie werkt de Bestuursovereenkomst op dit moment uit tot een Projectovereenkomst (eind 2003), waarin de publieke partijen concrete afspraken vastleggen, onder meer over:

- de beschikbaarstelling van de afgesproken financiering;
- de risicoverdeling tussen de publieke partijen onderling en
- de gecoördineerde besluitvorming van Rijk, provincie en gemeenten.

3.2 Fasering

2001 – 2002:	verkenningfase (afgerond met rapport 'Maastricht raakt de weg kwijt')
2003 – 2007:	formele planvorming, volgens tijdpad Tracéwet (zie Stappenplan A2)
2007 – 2011:	realisatie

2001 – 2002: verkenningfase

In 2001 – 2002 zijn diverse oplossingsrichtingen onderzocht voor het probleem van de doorstroming op de A2, de bereikbaarheid van Maastricht en de kwaliteit van de leefomgeving van Maastricht en de regio. Deze oplossingsrichtingen zijn opgenomen in het verkennende rapport 'Maastricht raakt de weg kwijt'.

Binnen die verkenning is de zogenoemde 'optimale variant' ontwikkeld, omdat die vooralsnog het beste voldoet aan de gestelde kwaliteitscriteria voor verkeer, economische vitaliteit, leefomgeving, barrièrewerking, gezondheid en gebiedsontwikkeling.

De kosten van deze 'optimale variant', rekening houdend met een voordeel door een vroegtijdige PPS, zijn globaal geschat op € 385 miljoen. De opbrengsten uit gebiedsontwikkeling zijn globaal geschat op € 25 miljoen.

2003 – 2007: planfase

De planfase volgens de Tracéprocedure is ten principale een nieuwe fase, waarin alle reële alternatieven en varianten moeten worden onderzocht en geëvalueerd. Dit gebeurt op basis van nadere analyse, meer gedetailleerde onderzoeksgegevens en inbreng van derden, onder meer uit inspraakrondes. Daarbij worden uiteraard de resultaten van de verkenningsfase en de daarin ontwikkelde varianten ingebracht.

Met de Bestuursovereenkomst is vastgelegd dat de publieke partijen de 'optimale variant' uit de verkenningsfase als richtinggevend beschouwen voor de te bereiken kwaliteitsniveaus. Via de Tracéprocedure worden alle reële oplossingsvarianten met elkaar vergeleken, er van uitgaande dat die in elk geval voldoen aan de genoemde kwaliteitsniveaus. Daarnaast moeten alternatieve oplossingen passen binnen de wettelijke ruimtelijke en financiële kaders.

Tracéwet procedure

De Tracéwet procedure kent drie fasen, met elk een eigen document, inspraak, bestuurlijk overleg en besluitvorming door het bevoegde gezag: de ministers van Verkeer en Waterstaat en VROM. De doorlooptijd per fase is een jaar, vaak langer.

Procedures ruimtelijke ordening

Het is van essentieel belang voor het realiseren van een geïntegreerde oplossing van infrastructuur én gebied, dat de ruimtelijke planvorming (gemeente) gelijk opgaat met de fasering in de Tracéwet procedure (Rijk). Daarom heeft de projectorganisatie een *taakstellende* planning vastgesteld in een Stappenplan A2 voor de gelijktijdige vaststelling van de documenten en besluitvorming door het bevoegd gezag per fase.

De belangrijkste mijlpalen binnen deze planning zijn:

Datum	Bevoegd gezag: Rijk	Bevoegd gezag: Gemeente
Juli 2004:	Richtlijnen / Startnotitie	Nota Ruimtelijke Randvoorwaarden en Uitgangspunten
Februari 2006:	Standpunt Tracé	Masterplan voor de ruimtelijke inpassing A2
Mei 2007:	Tracébesluit	Bestemmingsplan(nen)

(Voor verdere fasering, zie hoofdstuk 5.)

Waarom PPS?

De publieke partijen zijn van mening dat een vroegtijdige inschakeling van marktpartijen van groot belang is voor:

- innovatieve voorstellen over integrale ontwikkeling van infrastructuur en vastgoed;
- een garantie op de balans tussen kosten en opbrengsten en
- voor een zo gunstig mogelijke prijs/kwaliteitsverhouding.

Vraag aan de markt

Marktpartijen wordt met name gevraagd om met innovatieve oplossingen te komen, die nog beter dan de 'optimale variant' uit het rapport 'Maastricht raakt de weg kwijt II' voldoen aan de daarin gestelde kwaliteitsdoelen.

Denk bijvoorbeeld aan:

- betere ideeën over verkeersafwikkeling en bereikbaarheid;
- creatieve oplossingen voor opheffing van de barrièrewerking;
- vergroting van de vastgoedwaarde en een betere ruimtelijke kwaliteit (eventueel in een ruimere omgeving);
- lagere realisatiekosten.

De projectorganisatie volgt een aanbestedingsprocedure volgens EU-aanbestedingsregels, de Tracéwet en procedures ruimtelijke ordening. De projectorganisatie heeft een Stappenplan met Masterplanning opgesteld voor de vervlechting van deze drie gelijktijdig te doorlopen procedures .

Na een selectiefase, waarin maximaal vier gekwalificeerde consortia worden geselecteerd, worden deze consortia gevraagd om in concurrentie oplossingen te ontwikkelen en een geprijsde bieding neer te leggen voor de realisatie van een geïntegreerde oplossing van infrastructuur en gebiedsontwikkeling.

In hoofdstuk 5 vindt u de planning van de drie vervlochten procedures.

4. A2 Maastricht: problemen en publieke doelen

4.1 Problematiek

De A2 Maastricht is een kwalitatief ontoereikende schakel in het (inter)nationale wegennet (E25) en in de regionale en lokale infrastructuur van, naar en in Maastricht. De problemen van de A2 in en nabij Maastricht benadelen een gezonde economische, sociale en stedelijke ontwikkeling van de regio. Doel van het project is het oplossen c.q. beheersen van deze problemen.

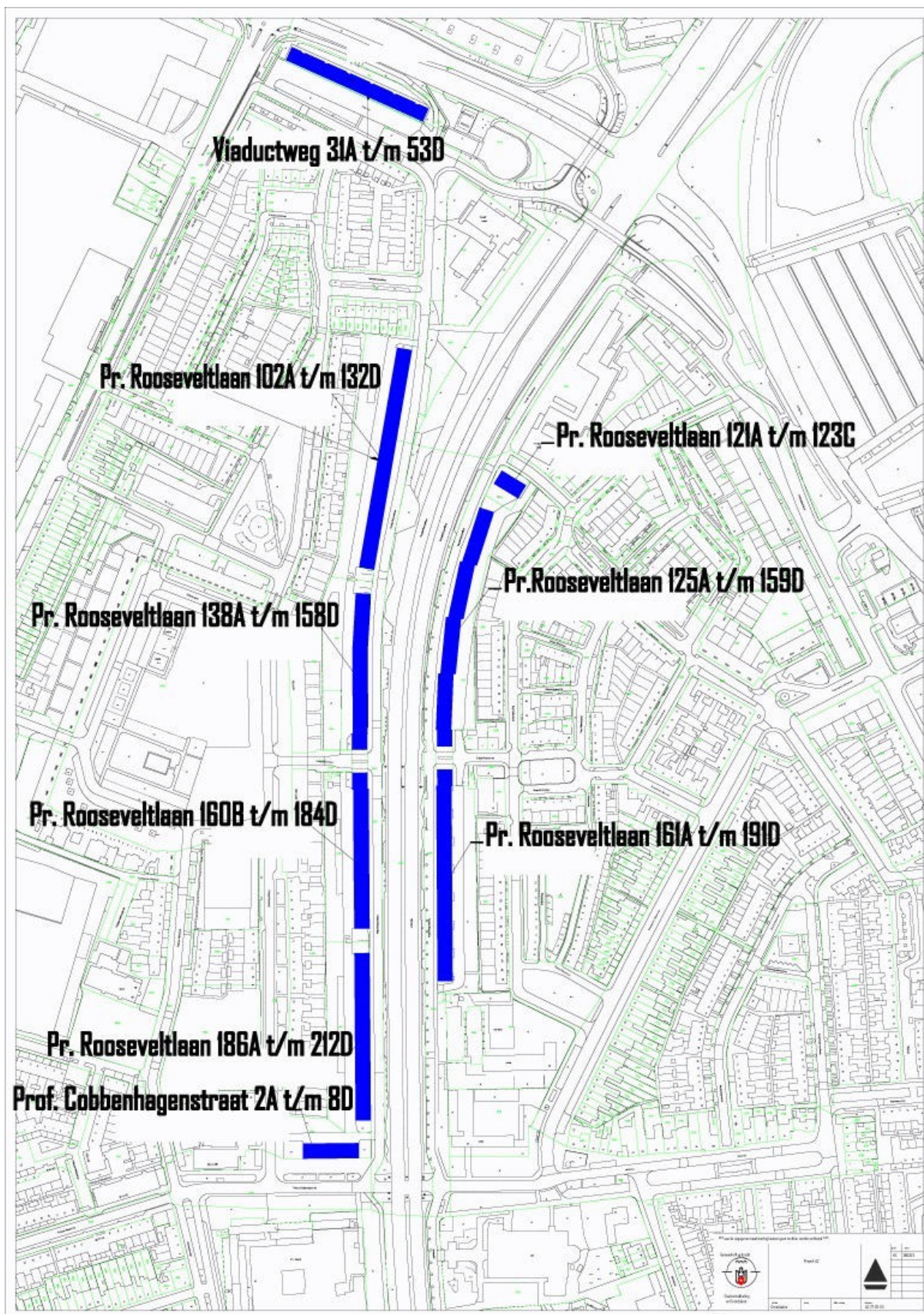
Knelpunten		Doelen
<i>Doorstroming, bereikbaarheid, veiligheid</i>	Vertragingen in de verkeersafwikkeling, voor doorgaand verkeer en verkeer met bestemming in/om Maastricht.	➤ Duurzame verbetering van de verkeersafwikkeling.
	Verdringing van verkeer naar het onderliggend (en daarop niet berekende) wegennet van Amby, Bunde, Rothem, en omgeving Europaplein, onder meer door onvolledige verknoping A2/A79 en het ontbreken van een directe ontsluiting van de Beatrixhaven vanaf de rijksweg.	➤ Drastische inperking van de afwenteling van verkeer op het onderliggend wegennet.
	Onvoldoende verkeersveiligheid op en rond de stadstraverse.	➤ Aanzienlijke verbetering van de verkeersveiligheid.
<i>gezondheid, leefbaarheid</i>	Voor omwonenden langs de stadstraverse is de milieubelasting (geluid, fijnstof, NOx) onaanvaardbaar hoog.	➤ De milieubelasting voldoet aan de wettelijk gestelde eisen.
<i>economische vitaliteit, ruimtelijke kwaliteit (barrièrewerking)</i>	De stedelijke kwaliteit van het gebied rond de traverse is onvoldoende. Ter plaatse van het Koningsplein, Wyckerpoort en Wittevrouwenveld vormt de traverse een barrière voor economisch en sociaal verkeer tussen het oostelijk stadsdeel en het stadscentrum (OV, langzaam verkeer, stadsverkeer).	➤ Het Oost-West verkeer in de stad kan zich gelijkvloers afwikkelen en er ontstaan mogelijkheden voor een gezonde ruimtelijke stedelijke ontwikkeling met normale economische, sociale en culturele interactie tussen de wijken.

Vastgoedontwikkeling

Op basis van het rapport 'Maastricht raakt de weg kwijt II' is in de Bestuursovereenkomst van januari 2003 een voorlopig projectgebied A2 gedefinieerd voor het optimaliseren van kosten en opbrengsten. Het gaat om locaties langs de A2 traverse (gedeelte Geusselt - Europaplein), die in beginsel beschikbaar zijn voor een integrale ontwikkeling van infrastructuur en gebiedsontwikkeling.

Daarnaast zijn in het rapport flats langs de A2 traverse ter discussie gesteld, omdat ze vanwege nieuwe infrastructuur op termijn wellicht moeten worden gesloopt. De gemeente Maastricht voert sinds 2002 voorsnog een beleid van passieve verwerving. Dat wil zeggen dat aankoop door de gemeente geschiedt wanneer de eigenaar daar zelf om vraagt. Dit beleid is ingesteld om bewoners ruim de gelegenheid te bieden een afweging te maken over hun woonsituatie, mocht uiteindelijk blijken dat sloop van hun appartementen noodzakelijk is voor de ondertunneling. In de bestuursovereenkomst is vastgelegd dat de publieke partijen in gezamenlijkheid bezien, wanneer wordt overgeschakeld van passieve naar actieve verwerving.

De locaties van mogelijk noodzakelijkerwijs te slopen flats:



Extra kansen voor gebiedsontwikkeling

Gebiedsontwikkeling op andere locaties langs of nabij de A2-Maastricht is niet onderzocht in het kader van het rapport 'Maastricht raakt de weg kwijt' en is evenmin vastgelegd in de Bestuursovereenkomst. Op dit moment worden de programmatische en ruimtelijke mogelijkheden voor inpassing van de A2 in een ruimer studiegebied dan het projectgebied verkend. Deze verkenning moet volgens het Stappenplan begin 2004 uitmonden in een Nota van Ruimtelijke Uitgangspunten en Randvoorwaarden.

Extra ruimtelijke kwaliteit

In het kader van de PPS-aanpak zijn de publieke partijen geïnteresseerd in de visie van marktpartijen op mogelijkheden voor extra ruimtelijke kwaliteit binnen de opgave van geïntegreerde ontwikkeling van infrastructuur en gebiedsontwikkeling, passend binnen de ruimtelijke en financiële kaders.

Uit de respons van marktpartijen zal moeten blijken of het zinvol is om een integratie van infrastructuur en gebiedsontwikkeling - die in tijd en ruimte verder gaat dan wat in de Bestuursovereenkomst is aangegeven - bespreekbaar te maken, en na te gaan of er draagvlak voor is.

4.2 Referentie: optimale variant

Op basis van het rapport 'Maastricht raakt de weg kwijt' is geconcludeerd dat de daarin verkende 'optimale variant' vooralsnog het beste voldoet aan de kwaliteitscriteria van verkeer, economische vitaliteit, leefomgeving, barrièrewerking, gezondheid en gebiedsontwikkeling.

De kosten van de 'optimale variant', uitgevoerd in een PPS-aanpak, zijn geschat op € 385 miljoen (exclusief enkele PM-posten). De opbrengsten uit gebiedsontwikkeling zijn geschat op € 25 miljoen. Op basis hiervan is maximaal € 360 miljoen financiering beschikbaar gesteld, op voorwaarde dat er een oplossing wordt ontwikkeld die evenzeer of beter voldoet aan de kwaliteitsdoelen.

Daarmee vormt de verkende 'optimale variant' het referentieniveau, waaraan de in de planfase te ontwikkelen oplossingen *minstens* moeten voldoen. Dat neemt niet weg dat in de huidige planfase alle andere oplossing dan de "optimale variant" bespreekbaar zijn, mits ze evenzeer voldoen aan de gestelde kwaliteitseisen en passen binnen de ruimtelijke en financiële kaders.

Het nader onderzoeken en ontwikkelen van alternatieven is immers een wettelijk vereiste in het kader van de Tracéwet procedure. Deze procedure onderzoekt en weegt alle reële alternatieven via een systematische analyse. In de Bestuursovereenkomst hebben de publieke partijen ook varianten aangegeven die zeker niet hun voorkeur genieten.

Uit de wettelijke procedure met democratische waarborgen zal blijken welk alternatief het bevoegde gezag uiteindelijk zal kiezen.

Kwaliteitsdoelen van de 'optimale variant'

De verkende 'optimale variant' voorziet in het bereiken van de volgende kwaliteitsdoelen:

Kwaliteitsdoelen	Oplossingen 'optimale variant'
Verbetering afwikkeling verkeer, bereikbaarheid Maastricht en opheffing barrièrewerking tussen twee stadswijken	➤ Splitsing van het verkeer in nationaal/regionaal (door een tunnel) en regionaal/lokaal (over een stadsboulevard boven de tunnel) tussen knooppunt Geusselt en Europaplein
Verbetering afwikkeling verkeer, bereikbaarheid Maastricht	➤ Aanpak Viaductweg tussen knooppunt Geusselt en Noorderbrug
Opheffing sluipverkeer, verbetering afwikkeling verkeer, bereikbaarheid Maastricht	➤ Volledig maken van de verknoping A2 - A79 ➤ Afslag en ontsluitingsweg Beatrixhaven ➤ Opheffen van de toe- en afrit ter hoogte van de kern Bunde en het opwaarderen van parallel aan de A2 gelegen Vliegveldweg
Verkrijgen van ruimtelijke kwaliteit en financiële opbrengsten	➤ Gebiedsontwikkeling op diverse plekken, met name tussen Geusselt en Europaplein

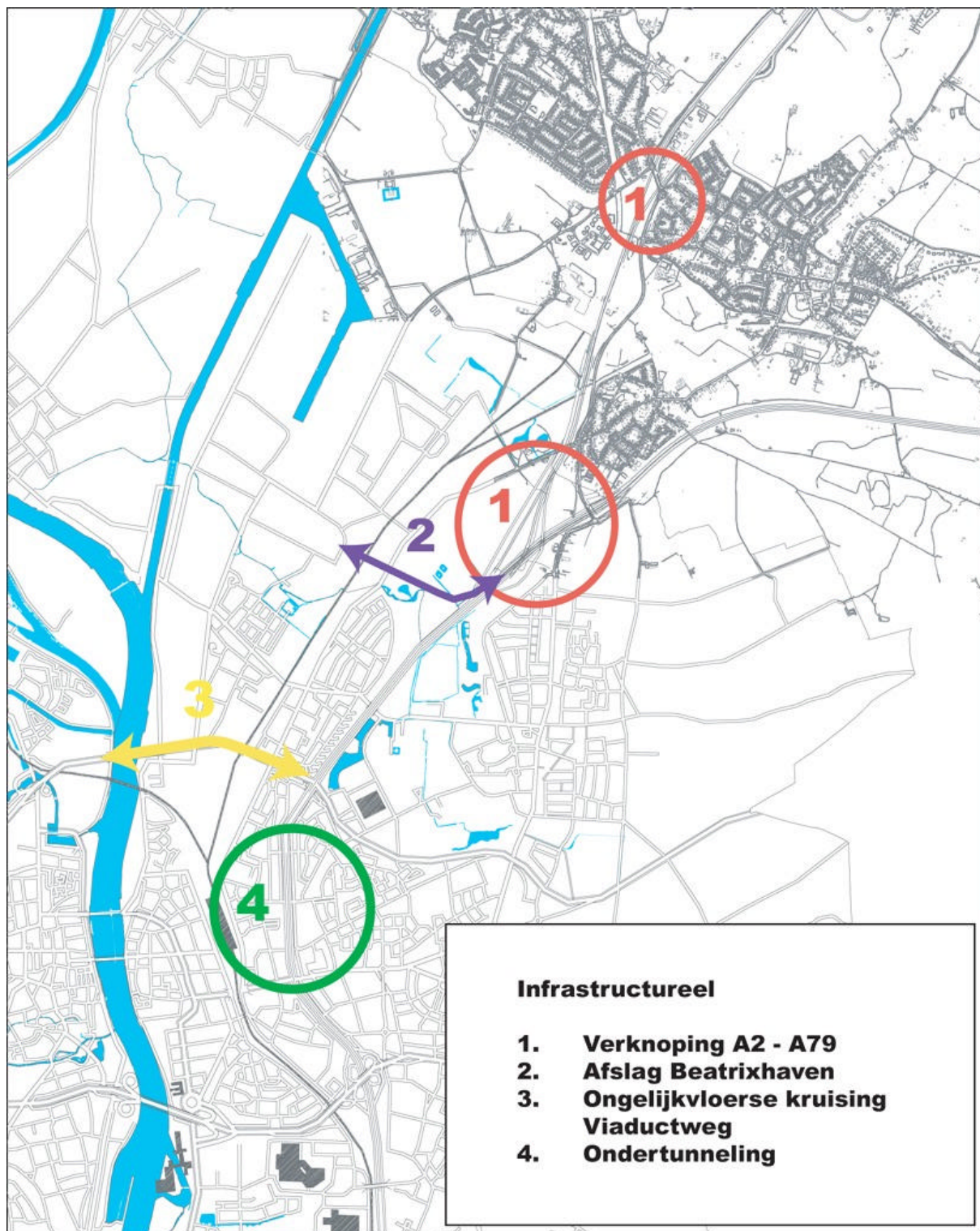
4.3 Vraag aan de markt in een aanbestedingsprocedure

In een aanbestedingsprocedure zal de projectorganisatie A2 aan de markt vragen om oplossingen te bieden voor:

- sluipverkeer door de dorpskernen van Meerssen en Maastrichtse buurten vanwege de onvolledige verknoping van de A2-A79;
- sluipverkeer door Bunde;
- het direct vanaf de A2-A79 bereikbaar maken van industrieterrein Beatrixhaven;
- het verbeteren van de slechte verkeersafwikkeling via de Viaductweg;
- het tussen Geusselt en Europaplein scheiden van het nationale/regionale verkeer (onder maaiveld) en het regionale/locale verkeer (op maaiveld);
- het opheffen van de barrièrewerking tussen Geusselt en Europaplein met gemakkelijke oost-west verbindingen (op maaiveld);
- het op aanvaardbaar niveau brengen van de milieuproblematiek langs de stadstraverse;
- het verbeteren van de woon-, werk- en leefomgeving langs de infrastructuur;
- het creëren van een aantrekkelijke woon-, werk-, en leefomgeving langs de infrastructuur, in het bijzonder (een stadsboulevard) tussen Geusselt en Europaplein;
- het desgewenst en waar mogelijk herontwikkelen van open en vrijgevalen locaties;
- het uitvoeren van alle infrastructurele werken in de periode 2007 – 2011;
- het garanderen van een normale verkeersafwikkeling gedurende de uitvoering;

Als voorbeeld is een concept Programma van Eisen opgesteld en bijgevoegd in de bijlage.

De maatregelen uit de 'optimale variant' in een overzichtskaartje:



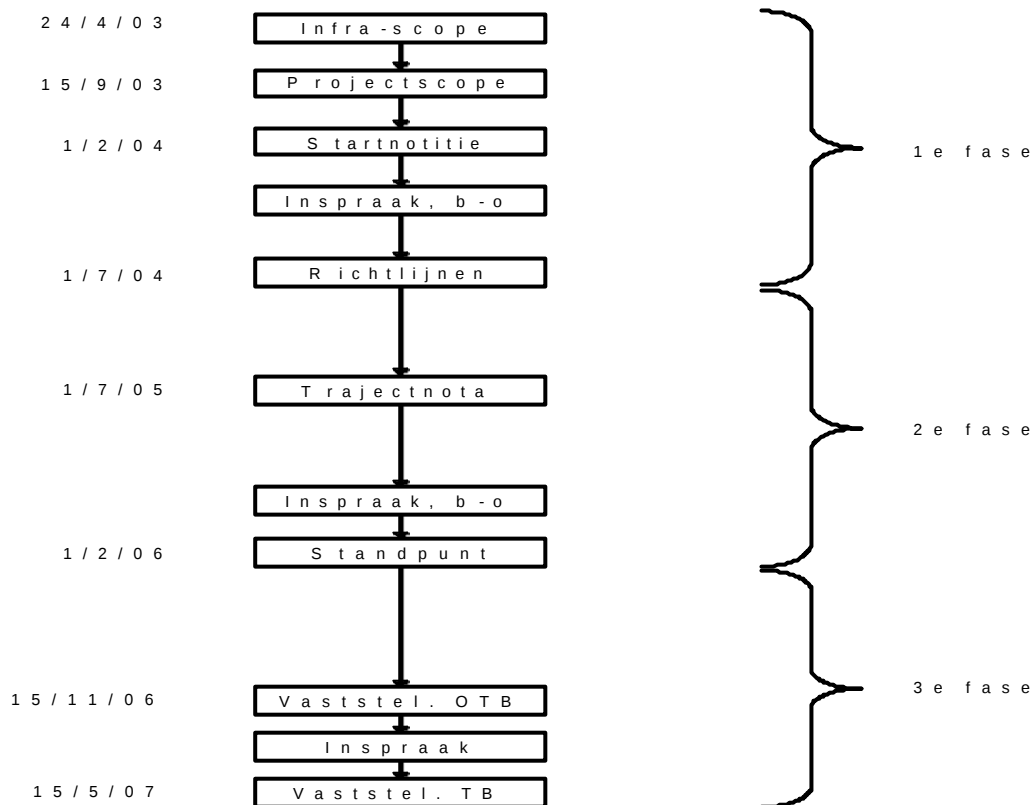
VRAGEN

- 4.1 *Is de projectomschrijving en vraag aan de markt naar uw mening voldoende duidelijk voor een Europese aanbestedingsprocedure, i.c. de eerste stap van Selectie van gekwalificeerde partijen op basis van een Selectiedocument?
Zo nee, waar is volgens u meer duidelijkheid nodig?*
- 4.2 *Geeft onze projectomschrijving en vraag aan de markt u voldoende vrijheid om tot eigen innovatieve oplossingen voor een optimaal totaalplan te komen?
Zo nee, wilt u dan aangeven op welke onderdelen u meer ruimte wenst?*
- 4.3 *Verwacht u een plan te kunnen ontwikkelen dat voldoet aan alle genoemde kwaliteitsdoelen?
Zo nee, kunt u aangeven bij welke doelen u welke problemen verwacht?
Wat zou u aan deze doelen willen veranderen?*
- 4.4 *Wat vindt u van het in de bijlage geformuleerde concept Programma van Eisen?
Op welke punten is het (onnodig) strak, (waar) wenst u meer precisie, ontbreken zaken?*

5. Stappenplan en aanbestedingsprocedure

5.1 Tracéwet procedure

De Tracéwet procedure voor rijksinfrastructuur kent drie fasen (tussen Standpunt en vaststelling OTB):



1. Startnotitiefase

Centraal in deze fase staan het op te lossen probleem (de scope), de uit te werken alternatieve oplossingsrichtingen (zoals de 'optimale variant'), de wettelijk verplichte nul-alternatief en meest-milieuvriendelijke-alternatief, mogelijke andere reële alternatieven, en de te onderzoeken effecten van de alternatieven.

2. Trajectnota/Mer-fase

De alternatieven worden uitgewerkt in verschillende varianten. De effecten ervan worden onderzocht, en er wordt een globaal ontwerp gemaakt met bijbehorende kostenschattting. Deze alternatieven en varianten worden geëvalueerd in de Trajectnota/Mer, die vervolgens inspraak en advies doorloopt en ten slotte de basis vormt voor de keuze van de ministers van Verkeer & Waterstaat en VROM voor een bepaald alternatief of variant. Die keuze wordt vervat in het zogenaamde Standpunt.

3. Tracébesluitfase

Het gekozen alternatief wordt verder uitgewerkt in een Ontwerp Tracébesluit (OTB) op bestemmingsplanniveau. Dit doorloopt achtereenvolgens de inspraak en het bestuurlijk overleg, waarna de ministers van Verkeer & Waterstaat en VROM het Tracébesluit vaststellen. Het Tracébesluit vormt de basis voor de verdere vergunningenprocedures, onteigening, bouwvergunning, enzovoort. De start van de aanleg kan in principe 1 jaar na Tracébesluit plaatsvinden.

Doorlooptijd

De gemiddelde doorlooptijd van een Tracéwet procedure is sterk afhankelijk van de complexiteit van het project, de eensgezindheid van de publieke partijen, het type projectorganisatie en het wel of niet kiezen voor een onorthodoxe, innovatieve aanpak.

In het A2 Maastricht project is de complexiteit groot, evenals de eensgezindheid van de publieke partijen. Die is vastgelegd in de Bestuursovereenkomst van 15 januari 2003. Volgens planning is najaar 2003 een Projectovereenkomst gereed, waarin de publieke partijen specifiekere afspraken hebben vastgelegd over risicoverdeling, financieringsconstructies, en meer. Het bovenstaande rechtvaardigt dat de doorlooptijd op vier jaar is gesteld.

5.2 RO-procedures gebiedsontwikkeling

De fasering voor de gemeentelijke besluitvorming, in omgekeerde volgorde:

1. Nota van Uitgangspunten en Randvoorwaarden

De gemeente ontwikkelt een visie op de ruimtelijk/functionele ontwikkeling langs de infrastructuur (A2-noord, ontsluiting Beatrixhaven, Viaductweg, Boulevard, Europaplein), in samenhang met de verdere ruimtelijk/functionele ontwikkeling van Maastricht-Oost. Dit is onderdeel van de lange termijn ontwikkeling van Maastricht in de regio. Uitkomst van deze fase is een **Nota van Uitgangspunten en Randvoorwaarden** voor de ruimtelijk/ functioneel/ programmatische gebiedsontwikkeling langs de infrastructuur.

2. Masterplan

Een gemeentelijk Structuurplan voorafgaand aan een bestemmingsplanprocedure is niet noodzakelijk. De gemeente stelt wel een **Masterplan** op, als goede ruimtelijke onderbouwing voor een Bestemmingsplanprocedure. Zij zal dit Masterplan gebruiken voor inspraak en voor overleg en besluitvorming door het bevoegde gezag. De procedure voor het Masterplan loopt parallel aan de Trajectnota/Mer-fase. Het vigerend provinciale Streekplan geeft vooralsnog voldoende ruimte en hoeft niet vooraf te worden aangepast.

3. Bestemmingsplan

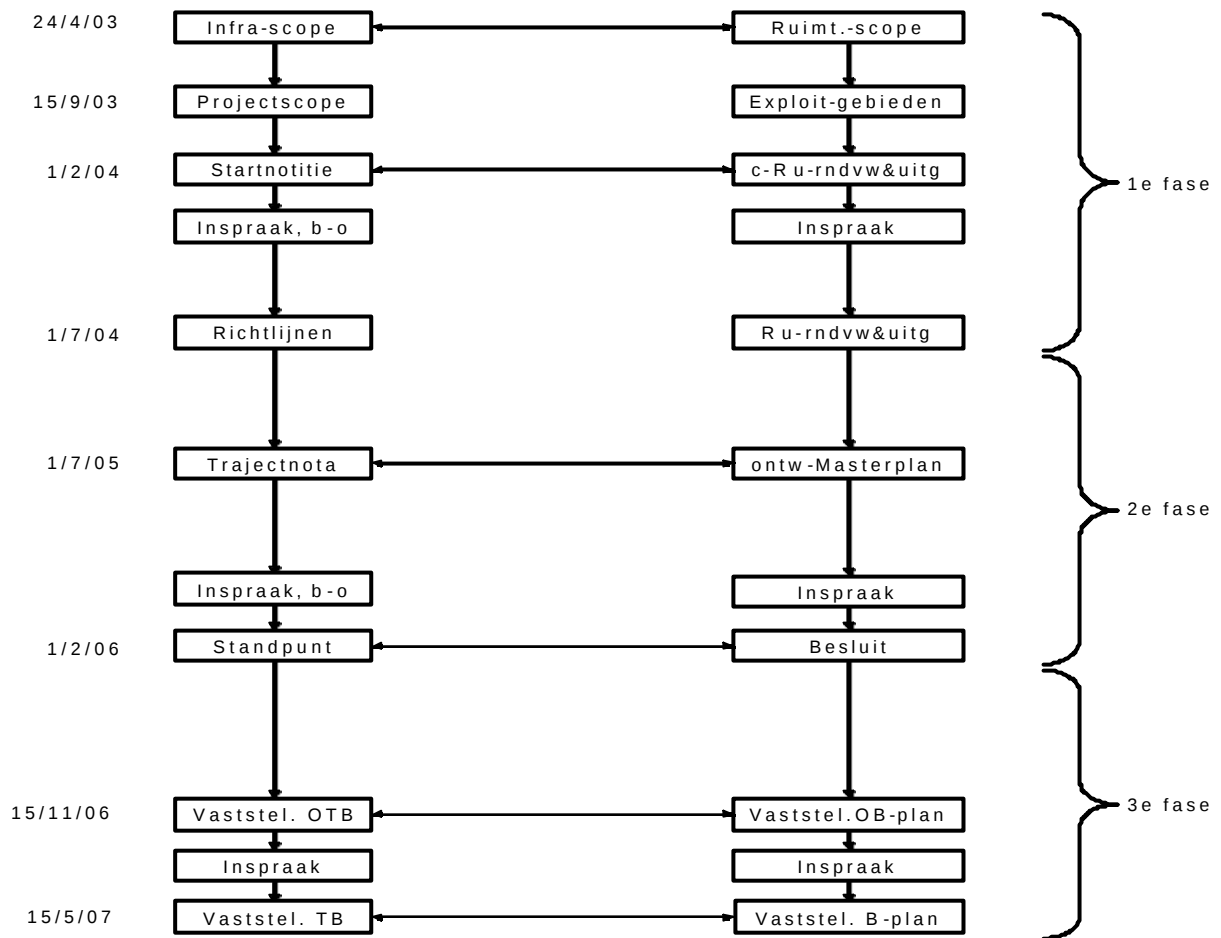
Voor gemeentelijke infrastructuur en gebiedsontwikkeling zijn de **Bestemmingsplan-procedures** (voor een nieuw bestemmingsplan of een artikel 17- of 19-procedure) op zich voldoende. Hiervoor gelden de normale inspraak- en overlegprocedures en de besluitvorming door het bevoegde gezag: de Gemeenteraad. De doorlooptijden van de wettelijke procedures zijn relatief kort en kunnen laat in het Stappenplan worden gepland, gelijklopend met de Tracébesluitfase.

5.3 Habitatrichtlijn en Vogelrichtlijn

Naast de Tracéwet procedure en de RO-procedure moeten ook de activiteiten, nodig in het kader van de Habitatrichtlijn en Vogelrichtlijn, worden vervlochten in Stappenplan en planning.

Op korte termijn starten inventarisaties in het gevoelige gebied, dat mogelijk zal worden doorsneden door de infrastructuur die de Beatrixhaven moet ontsluiten. In de Tracénofase kan worden bepaald of er noodzaak is voor het aanleggen van compensatiegebieden, en zo ja, waar dit zou kunnen. Na het bepalen van het Standpunt door de ministers start vervolgens de realisatie van de eventueel benodigde compensatiegebieden. In het kader van de PPS-aanpak zal blijken welke partijen hierbij een rol kunnen spelen, en welke meerwaarde de verschillende partijen kunnen bieden. Gaarne horen wij hierover de mening van de markt.

De fasen voor de ruimtelijke ontwikkeling staan in onderstaand schema. Hierin is ook de samenhang met de fasen in de Tracéwet procedure getoond.



5.4 Doelstelling van PPS

De vroegtijdige inbreng van marktpartijen wordt noodzakelijk geacht om een tweetal redenen. Allereerst om een innovatieve integratie te realiseren voor infrastructuur en gebiedsontwikkeling. Daarnaast is de vroegtijdige participatie nodig voor infrastructurele, ruimtelijke en financiële optimalisatie, die:

- maximaal rekening houdt met innovatieve mogelijkheden en vastgoedkansen in de toekomst;
- een zo groot mogelijk realisatiegehalte heeft (doordat marktpartijen een balans tussen kosten en opbrengsten kunnen garanderen);
- een goede prijs/kwaliteitsverhouding binnen de gestelde financiële kaders biedt.

5.5 De PPS-scope, integrale gebiedsscope

Vanwege het belang van een goede interactie tussen planvorming voor de infrastructuur en gebiedsontwikkeling, kiest de projectorganisatie voor één integrale PPS-aanpak voor het totale project. Het project (zoals vastgesteld in de bestuursovereenkomst) bestaat uit:

De Rijksinfrastructuur:

- verknoping A2/A79;
- afslag Beatrixhaven;
- A2 traject tot Europaplein;
- knooppunt Geusselt;
- knooppunt Europaplein.

De gemeentelijke infrastructuur:

- ontsluiting Beatrixhaven;
- Viaductweg;
- Stadsboulevard.

Gebiedsontwikkeling in het projectgebied langs de infrastructuur:

- de beschikbare ontwikkellocaties (zie kaart op bladzijde 19)
- indien nodig voor de aanleg van de tunnelpassage, sloop en herontwikkeling van flats langs de infrastructuur (zie kaart op bladzijde 10).

Aanvullend op genoemde mogelijkheden voor gebiedsontwikkeling in het projectgebied kan de projectorganisatie zich voorstellen, dat er extra ruimtelijke kwaliteit ontstaat en het meerwaarde heeft om op andere plekken bepaalde gebiedsontwikkelingskansen aan de PPS toe te voegen.

De relatie van de ontwikkeling van deze plekken met de aan te leggen infrastructuur kan

- van fysieke aard zijn (gekoppeld door het ontwerp, de bouw en/of de bouwlogistiek);
- van ruimtelijke, functionele of programmatische aard (koppeling door gebruik van een bepaald ontwerp en aanleg van de infrastructuur en/of door de eisen die het programma stelt aan de infrastructuur);
- of van financiële aard (financiële verevening tussen gebiedsopbrengst en kosten infrastructuur).

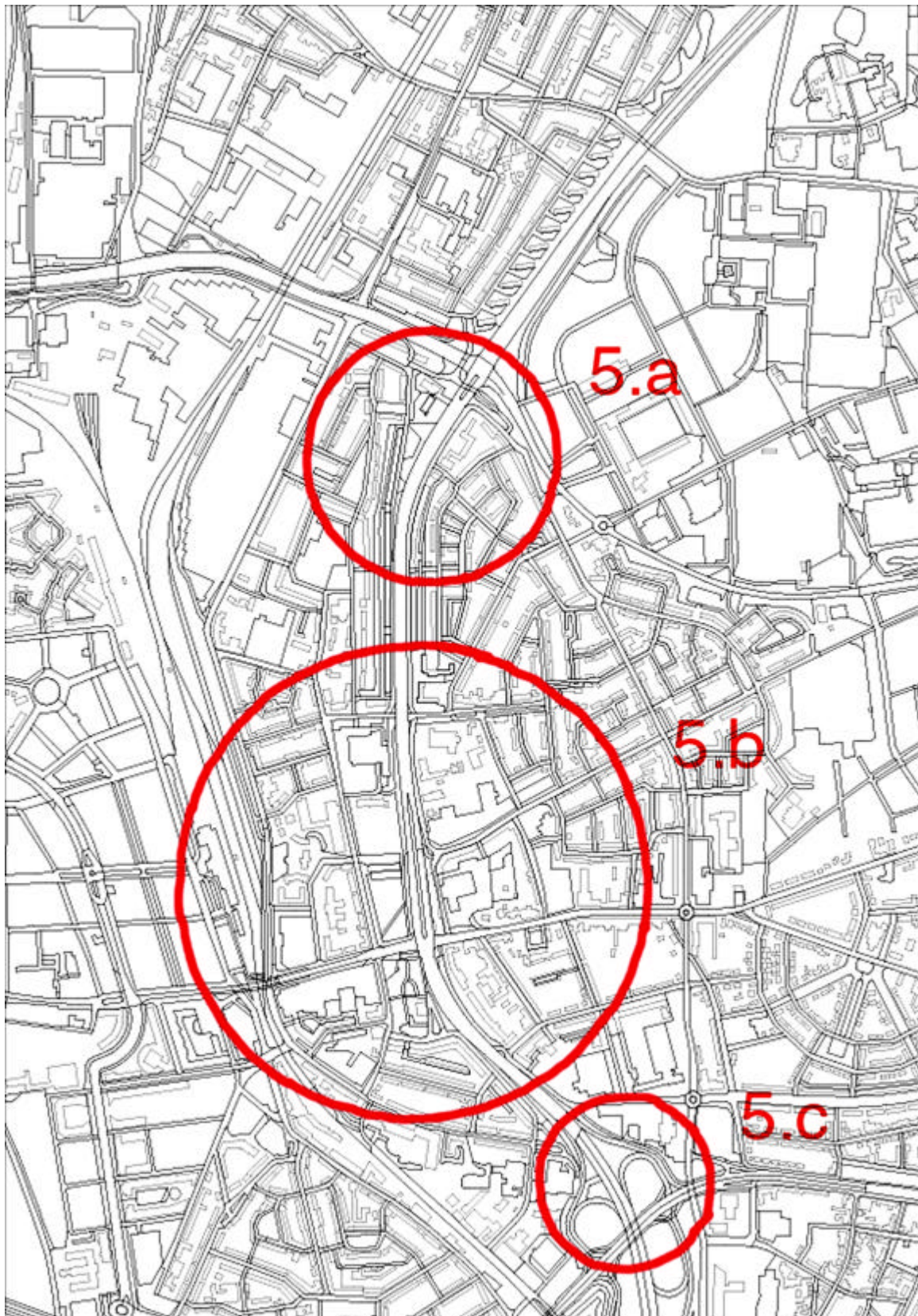
De ruimtelijke visie van de gemeente Maastricht is nog in ontwikkeling. Daarom kunnen op dit moment nog geen uitspraken worden gedaan over de richting, het ambitieniveau en het te verwachten draagvlak van deze gemeentelijke visie op het gebied van de A2 passage.

Daarom kunnen evenmin uitspraken worden gedaan over waar mogelijk passende gebiedsontwikkelingskansen liggen en wat zou kunnen worden toegevoegd aan de projectscope.

‘Aanklikken’ van extra gebiedsopties aan de scope

De projectorganisatie wil alle interessante mogelijkheden en kansen van een ruimtelijk geïntegreerd plan voor de A2 Maastricht op tafel krijgen en meenemen in de planvorming. Het planvormingsproces wordt zodanig ingericht, dat de benodigde uitspraken – welke ontwikkelingen passen wel en niet binnen de ruimtelijke visie – tijdig in de procedure kunnen worden meegenomen (in ieder geval op het tijdstip dat de biedingen door de consortia worden opgesteld).

De projectorganisatie biedt consortia de mogelijkheid om op eigen initiatief extra gebiedsontwikkelingsopties aan de projectscope ‘aan te klikken’, mits dit de realiseerbaarheid van de integrale oplossing verbetert. De projectorganisatie ontwikkelt een Beoordelingskader om dergelijke voorstellen in het kader van de gunning te kunnen evalueren.



Overzicht van de beschikbare ontwikkelingslocaties:

5.a Traverse Noord

5.b Traverse Centraal

5.c. Traverse Zuid

Ontkoppelen infrastructuur en gebiedsontwikkeling

De projectorganisatie verneemt graag, of het eventueel ontkoppelen van de ontwikkeling en realisatie van de gebiedsontwikkeling en de infrastructuur een interessant alternatief kan zijn binnen de financiële randvoorwaarden, en binnen de PPS-doelen van onder meer garantie van de balans tussen kosten en opbrengsten. Als ontkoppeling daaraan voldoet, zou de scope van de aanbesteding alléén de infrastructuur betreffen; voor de gebiedsontwikkeling zouden dan aparte PPS-trajecten moeten worden doorlopen. (Dit is op zich mogelijk, tenzij het gaat om een intensief samenhangende oplossing à la het project Sijtwende in Leidschendam-Voorburg)

Functionele scope; PDBfM contractvorm

Een ander element van de scope is het in één PPS-contract combineren van ontwikkelen, realiseren en eventueel langjarig onderhoud en (gedeeltelijke) financiering op basis van een beschikbaarheidvergoeding. De Bestuursovereenkomst gaat uit van een combinatie van ontwikkeling en realisatie. Over het eventuele combineren van het langjarige onderhoud en (gedeeltelijke) financiering in hetzelfde contract is in de Bestuursovereenkomst geen uitspraak gedaan. De projectorganisatie verneemt graag van de markt, wat zij ziet als de optimale combinatie van ontwikkeling, realisatie, langjarig onderhoud en (gedeeltelijke) financiering op basis van beschikbaarheidvergoeding.

Risicoallocatie

De projectorganisatie gaat uit van het principe dat de risico's worden neergelegd bij die partij – publiek of privaat – die deze risico's het beste kan beheersen.

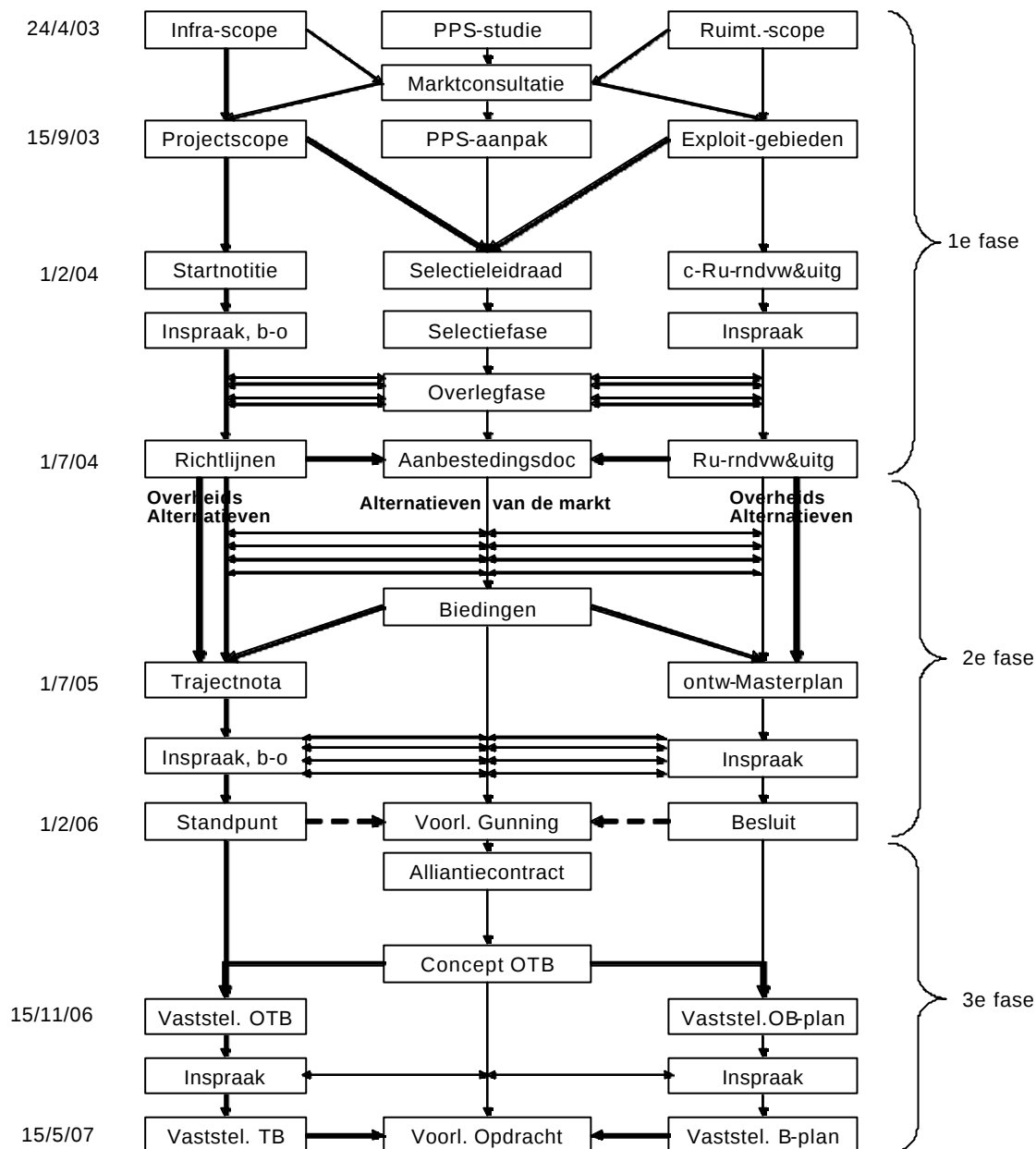
5.6 Vervlechting PPS-aanbestedingsprocedure met Tracéwet- en RO-procedure

De projectorganisatie is van mening dat een EU-aanbesteding op basis van onderhandeling (Onderhandelingsprocedure) met voorafgaande bekendmaking de meest geëigende is voor het project. In het schema op de volgende pagina vindt u de voorgestelde vervlechting van de aanbestedingsprocedure met die van de Tracéwet procedure en de RO-procedure.

Begin 2004: selectiefase (gepland)

Consortia worden uitgenodigd zich te kwalificeren op basis van het Selectiedocument. Uitgangspunten voor de projectscope en het concept Programma van Eisen van het Selectiedocument zijn de twee - samenhangende - documenten voor twee andere procedures: de Startnotitie voor de Tracéwet procedure en de concept Nota van Randvoorwaarden & Uitgangspunten voor het RO-traject.

In het kader van de Tracéwet procedure moeten meerdere alternatieven worden onderzocht. Aan de marktpartijen wordt gevraagd een bieding te ontwikkelen voor een oplossing die de kwaliteitsdoelen van de optimale variant uit 'Maastricht raakt de weg kwijt' evenzeer of beter bereiken. Het is echter ook mogelijk, dat een consortium een variant of een ander reëel alternatief heeft, (al dan niet gedefinieerd in de Startnotitie en de concept Nota van R&U), dat een grotere meerwaarde biedt en past binnen de financiële kaders. Consortia worden gevraagd dit kenbaar te maken bij hun aanmelding.



Schema van vervlechting EU-aanbestedingsprocedure, Tracéwet procedure en RO-procedures.

Criteria

Naast selectiecriteria gelden de bekende uitsluitingscriteria en minimumcriteria (omvang van gerealiseerde projecten, grootte van de organisatie, omzet, financiële parameters).

Selectiecriteria zijn onder meer:

- de bewezen kwaliteiten van consortia op het vlak van planontwikkeling, ontwerp en realisatie van infrastructurele projecten, gebiedsontwikkeling/vastgoedprojecten en van de integratie tussen beide;
- bewezen vaardigheden van het werken in PPS-verband: zowel in de vroege fasen van planvorming en ontwerp als in de realisatie;
- ervaring in langjarig onderhoud en financiering (indien deze criteria in de projectscope komen).

Tot slot worden consortia gevraagd een indicatie te geven van de (ruimtelijke) kenmerken van hun oplossingsrichting opdat de projectorganisatie globaal kan beoordelen of hun oplossingsrichting zich voldoende richt op de gestelde kwaliteitsdoelen. Deze beoordeling kan eventueel als één van de selectiecriteria gelden. De projectorganisatie wil maximaal 4 consortia selecteren voor het vervolg.

Mei – juni 2004: overlegfase (gepland)

Direct na de selectie ontvangen de geselecteerde consortia een concept Biedingsdocument. Uitgangspunt voor dit concept Biedingdocument vormen de documenten uit de beide andere procedures: het concept Richtlijnen en het concept Nota R&U. De projectvisie van de geselecteerde consortia vormt tevens input voor het concept Biedingdocument.

De consortia worden ieder afzonderlijk uitgenodigd voor *overleg* over dit concept Biedingdocument. Gelet op de noviteit van een aanbestedingsprocedure, vervlochten met een Tracéwet procedure en een RO-procedure, omvat het overleg in de eerste plaats de precisering van deze vervlechting en de aard en vorm van de publieke besluitvorming (inclusief inspraak, bestuurlijk overleg en besluit door bevoegde gezagen), die uiteindelijk de keuze voor een bepaalde oplossingsvariant en derhalve gunning bepaalt. Bij de biedingsfase zal de projectorganisatie deze vervlechting verder beschrijven.

Verder omvat het overleg de gedefinieerde projectscope, de mogelijkheden tot het toevoegen van gebiedsontwikkelingsopties, het Programma van Eisen, het Beoordelingskader (zie verder bij de biedingsfase), de contractvoorwaarden, de verdere procedure, et cetera.

Op basis van dit overleg kan de projectorganisatie besluiten om aanpassingen in de uitgangsdokumentten uit de beide andere procedures (Richtlijnen en Nota R&U) voor te stellen, als dit nodig is voor een interessante oplossingsvariant van een consortium. Ook kan een consortium constateren dat de door hen gedachte oplossingsvariant geen reëel alternatief is, dan wel geen reële kans heeft gekozen te worden. In dat geval kan dit consortium zich terugtrekken uit de procedure.

Op basis van dit overleg en de vaststelling van de Richtlijnen en de Nota van R&U door de bevoegde gezagen wordt het Biedingdocument definitief vastgesteld.

Medio 2004 – medio 2005: biedingsfase (gepland)

Op basis van het Biedingdocument worden de geselecteerde consortia uitgenodigd tot het uitwerken van hun oplossingsrichtingen en hun bieding. De projectorganisatie werkt de alternatieven uit, die voorgeschreven zijn te onderzoeken (in de Richtlijnen), maar waarvoor de consortia geen oplossingsrichting uitwerken. Denk hierbij bijvoorbeeld aan het nul-alternatief en het meest-milieuvriendelijke alternatief, zoals voorgeschreven in de Tracéwet.

Sturend voor de uitwerkingen is onder meer:

- de effecten van deze oplossingsrichtingen op de omgeving (conform Tracéwet procedure);
- de ruimtelijke, functionele en programmatische kwaliteiten (passend in de RO-procedure);
- het Programma van Eisen waaraan ten minste moet worden voldaan;
- het Beoordelingskader, dat bepalend is voor de beoordeling van de biedingen, de keuze door de bevoegde gezagen en dus voor de gunning.

De projectorganisatie draagt zorg voor een objectieve doorrekening van de effecten (conform de Richtlijnen voor de Tracéwet procedure) en objectieve beoordeling van de kwaliteit (conform de uitgangspunten voor de RO-procedure) van de oplossingen van ieder consortium afzonderlijk. De objectiviteit en de vertrouwelijkheid van de (geanonimiseerde) informatie inzake de oplossingsrichtingen van de verschillende consortia zullen te allen tijde worden gewaarborgd.

De gevraagde bieding omvat door het consortium gegarandeerde effecten en prijs. Een open begroting wordt gevraagd (eenheidsprijzen, opslagen, staatkosten, etc.). De consortia zijn bereid om hun oplossingsrichtingen toe te lichten in onder andere de inspraak en het bestuurlijk overleg. De biedingen zullen geen hogere bijdrage van de overheden ad € 360 miljoen mogen bevatten.

Gunningscriteria

De gunningscriteria komen overeen met de criteria die de bevoegde gezagen zullen hanteren in hun besluitvorming:

- prijs
- het voldoen aan het Programma van Eisen
- de mate waarin gescoord wordt in het Beoordelingskader
- en uiteindelijk de prijs/kwaliteitsverhouding.

Tweede helft 2005 - begin 2006: onderhandeling- en gunningsfase (gepland)

De projectorganisatie gaat ervan uit dat tenminste twee consortia een bieding indienen die hoog scoort in het Beoordelingskader. Met deze twee consortia worden onderhandelingen gevoerd, en ten slotte worden zij gevraagd een 'Best and Final Offer' (BAFO) te doen.

Terugvaloptie: referentievariant traditioneel aangepakt

De projectorganisatie maakt zelf een referentiebieding voor een overheidsaanpak van de oplossing van de A2 Maastricht op basis van een traditionele aanbesteding (bijvoorbeeld na Tracébesluit) van infrastructuur en een gebruikelijke PPS-aanpak voor de gebiedsontwikkeling. Deze referentiebieding is nodig om te kunnen beoordelen of de biedingen voldoende meerwaarde hebben en is de zogenaamde Public Sector Comparator (PSC). Ten principale kan hieruit blijken dat de BAFO's van de consortia (ook na verdergaande onderhandelingen) onvoldoende meerwaarde bieden. In dat geval zal de aanbestedingsprocedure worden gestopt. De referentiebieding van de overheidsaanpak gaat dan verder in de Tracéwet procedure. Vooralsnog gaat de projectorganisatie hier niet van uit.

Gunning

Na verwerking van de resultaten uit de inspraak, het bestuurlijk overleg en de PSC, beoordelen de bevoegde gezagen alle alternatieven. Dat zijn de BAFO's van de beide consortia en de andere in de Richtlijnen voorgeschreven alternatieven: het nul-alternatief, het meest milieuvriendelijke alternatief en eventueel andere reële alternatieven. Op basis van een integrale toetsing van alle alternatieven aan de Programma's van Eisen en het Beoordelingskader maken de bevoegde gezagen een keuze in de vorm van het Standpunt (van de ministers van Verkeer & Waterstaat en VROM) en Vaststelling Masterplan (van de gemeente Maastricht). Als de keuze valt op de BAFO van één van de consortia, is een eerste, voorlopige gunning een feit.

De consortia die afvallen, ontvangen een rekenvergoeding die wordt gerelateerd aan de mate van uitwerking die door de projectorganisatie aan de consortia is gevraagd.

2006- medio 2007: Tracébesluitfase (gepland)

De gekozen variant wordt in een OTB uitgewerkt tot een basisontwerp en op sommige punten tot een detailontwerp. Doel is om op bestemmingsplanniveau de derde fase van de procedures te kunnen afronden.

De projectorganisatie gaat uit van een contract met het consortium, waarbinnen de nog niet vaststaande elementen in deze en indien nodig volgende fasen kunnen worden ingevuld en verrekend. Bijvoorbeeld in de vorm van een joint venture contract zoals dat gebruikelijk is bij gebiedsontwikkelings-PPS, en voor wat betreft de infrastructuur bijvoorbeeld in de vorm van een alliantiecontract (zoals is toegepast bij de Waardse Alliantie voor het Betuweroute traject tussen Sliedrecht en Gorinchem). In dit kader zijn suggesties van de markt welkom.

Het consortium wordt in de Tracébesluitfase gevraagd om het Ontwerp Tracébesluit en de relevante Ontwerp Bestemmingsplannen op te stellen, uiteraard in nauwe samenspraak met de projectorganisatie. Het consortium zal dit OTB toelichten in onder meer inspraak en het bestuurlijk overleg. Gelijktijdig dient het consortium een meer definitieve begroting in, die grondslag zal zijn voor de finale contractvorming.

Op grond van het bovenstaande stellen de bevoegde gezagen het Tracébesluit en Bestemmingsplannen vast. Tevens kan dan het definitieve contract worden opgesteld en ondertekend.

Vergunningen en onteigeningsfase

In overleg met het consortium wordt een taakverdeling vastgesteld. Dit moet een praktische taakverdeling zijn, waarbij de sterktes van de publieke partij en die van het private consortium worden gecombineerd.

Realisatiefase

De fasering van de realisatie is onderdeel van de bieding en de gunning. De definitieve gunning en opdrachtverlening zullen zijn conform de dan vastgestelde fasering.

In de detailengineering en tijdens de uitvoering zullen diverse optimalisaties mogelijk blijken. Ook zullen, gezien de doorlooptijd, inzichten voor met name de gebiedsontwikkeling kunnen wijzigen, bijvoorbeeld door veranderende marktomstandigheden die nopen tot aanpassing in het vastgoedprogramma en fasering. Al deze wijzigingen zullen onderdeel zijn van het variabele deel van het contract(uitgaande van het principe de vrager betaalt).

Onderhoudsfase

Zoals eerder gesteld overweegt de projectorganisatie het langjarige onderhoud (15 á 30 jaar) gekoppeld aan een (gedeeltelijke) financieringscomponent (van bijvoorbeeld 15% van de investering) onderdeel te laten zijn van de bieding. Dit impliceert dat het consortium niet zozeer een investeringsproject oplevert, maar een dienst levert in de vorm van de continue beschikbaarheid van een goed functionerend stuk infrastructuur. Dat wil zeggen dat het niet functioneren boven gedefinieerde minima of het niet beschikbaar zijn van die infrastructuur (bijvoorbeeld door meer dan afgesproken tijd voor onderhoud) zal leiden tot het niet uitkeren van een beschikbaarheidvergoeding en/of het toekennen van een boete.

Oplevering

Het tijdstip van oplevering hangt af van het type contract (indien het langjarig onderhoud en de financiering onderdeel van dat contract is, dan vindt oplevering pas na afloop van deze termijn plaats) en van de afgesproken opleverdata van de openbare ruimte bij gebiedsontwikkeling.

Openstelling

De infrastructurele werken dienen eind 2011 opengesteld te zijn.

5.7 Strategic dialogue

De projectorganisatie is ervan overtuigd dat een vroegtijdige inbreng van marktpartijen zeer belangrijk is voor het creëren van een optimale oplossing voor de A2 Maastricht. De verwachting is dat marktpartijen veel te bieden hebben in de planvorming, in de vorm van een slimme integratie van infrastructuur en gebiedsontwikkeling, technische innovaties en het benutten van de ruimtelijke kansen van het gebied.

De projectorganisatie wil de scope voor het project niet te vroeg beperken en zo de marktpartijen alle ruimte geven om interessante oplossingen voor integratie van infrastructuur en gebiedsontwikkeling te ontwikkelen. In het licht van deze Marktverkenning is het nu zaak, van marktpartijen te horen in welke mate zij ruimte in de scope nodig hebben om hun innovatieve ideeën en concepten te kunnen inbrengen. Het vroege stadium van deze inbreng maakt het mogelijk om verdere procedures hierop af te stemmen. De selectie- en de overlegfase vormen twee andere momenten waarop dergelijke inbreng vanuit geïnteresseerde, respectievelijk geselecteerde consortia wordt gevraagd.

Uiteraard hebben de publieke partijen gedurende het gehele proces de regie: zij zullen uiteindelijk bepalen welke ruimte zij willen en kunnen geven. Specifiek de gebiedsontwikkeling betreffend, speelt hierbij - naast het bepalen van het ruimtelijke beleid – met name het grondeigendom een rol. Zonder verwerving van deze grond of goede afspraken met de huidige grondeigenaren kan de projectorganisatie, c.q. de gemeente Maastricht deze plekken niet inbrengen in een aanbesteding. Het proces wordt zodanig ingericht, dat hierover geleidelijk meer duidelijkheid ontstaat.

Van breed naar smal

Bovenstaande aanpak is een vorm van 'strategic dialogue'. Dit houdt in, dat er in het begin veel ruimte is voor inbreng vanuit de markt, en dat die ruimte geleidelijk versmalt zodra het traject vordert in besluitvorming en vaststelling van het ruimtelijke beleid en de situatie rond grondeigendom. Dit zorgt voor enige onzekerheid aan het begin van het proces, inherent is aan planvormingsprocessen.

Het vroegtijdig betrekken van de markt vereist van marktpartijen, dat zij bereid zijn om te gaan met de onzekerheid van een brede scope in het begin, geleidelijk overgaand in een definitievere scope op het moment van bieding.

De projectorganisatie hoort graag van de marktpartijen, in hoeverre deze benadering hen in het kader van een aanbestedingsprocedure aanspreekt.

VRAGEN

5.1 Doelstelling PPS

5.1.1 *Wat vindt u van de geformuleerde doelstellingen van PPS?*

5.1.2 *Welke andere doelstellingen voor PPS ziet u?*

5.2 Projectscope: combinatie infrastructuur én gebiedsontwikkeling

5.2.1 *Wat vindt u van het combineren van alle projectonderdelen in één PPS-aanpak? Hoe belangrijk vindt u het inbrengen van de gebiedsontwikkeling op de locaties langs de infrastructuur die in de Bestuursovereenkomst als projectgebied zijn gedefinieerd in de projectscope? Welke meerwaarde verwacht u daarvan?*

5.2.2 *Hoe belangrijk vindt u de mogelijkheid om gebiedsontwikkelingskansen langs de infrastructuur - die niet in de Bestuursovereenkomst zijn genoemd – 'aan te klikken' aan de projectscope?*

5.2.3 *Hoe belangrijk vindt u de mogelijkheid om gebiedsontwikkelingskansen verder weg gelegen van de infrastructuur toe te voegen aan de projectscope?*

5.2.4 *Wat vindt u van de mogelijkheid voor consortia om op eigen initiatief gebiedsontwikkelingsopties 'aan te klikken' aan de gedefinieerde scope?*

5.2.5 *Welke suggesties heeft u voor een andere combinatie of het niet combineren van infrastructuur en gebiedsontwikkeling?*

5.3 Projectscope: combinatie ontwikkeling, realisatie, onderhoud en financiering

- 5.3.1 *Wat is uw mening over het toevoegen van het langjarig onderhoud van de infrastructuur aan het contract?*
- 5.3.2 *Wat is uw mening over het toevoegen van de gedeeltelijke financiering van de infrastructuur op basis van beschikbaarheidvergoeding aan het contract?*
- 5.3.3 *Wat is naar uw mening de optimale combinatie van ontwikkeling, uitvoering, langjarig onderhoud en financiering? Welke meerwaarde ten aanzien van de PPS-doelen geeft dit?*

5.4 Risico's

Welke risico's wilt u per se níet nemen en welke risico's zou u bereid zijn te nemen? Welke meerwaarde geeft u dit nemen van die risico's?

5.5 Aanbestedingsprocedure

- 5.5.1 *Wat vindt u van deze aanbestedingsprocedure zo vroeg in het planvormingsproces en vervlochten met de Tracéwetprocedure en de RO-procedures?*
- 5.5.2 *Wat ziet u als grootste risico's in deze aanbestedingsprocedure?*
- 5.5.3 *Heeft u suggesties voor een alternatieve opzet van de aanbestedingsprocedure, gegeven de PPS- en projectdoelen?*

5.6 Inrichting selectie en gunningprocedure

- 5.6.1 *Wat vindt u van de genoemde selectiecriteria?*
- 5.6.2 *Wat vindt u van de opzet van de overlegfase?*
- 5.6.3 *Wat vindt u van de opzet van een objectieve, geanonimiseerde doorrekening van de effecten en beoordeling van de kwaliteit van de oplossingsrichtingen van consortia en van de eventueel 'aangeklikte' gebiedsopties, met als doel om sturing geven aan het planvormingsproces van de consortia?*
- 5.6.4 *Wat vindt u van het Beoordelingskader dat sturend is in de besluitvorming van de bevoegde gezagen, en het feit dat het Standpunt het uiteindelijke gunningcriterium is?*
- 5.6.5 *Wat vindt u van het voorstel dat vanaf Standpunt en voorlopige gunning het winnende consortium het initiatief neemt voor de Tracébesluitfase en de fasen daarna? Welke meerwaarde verwacht u daarvan?*
- 5.6.6 *Heeft u suggesties voor een alternatieve opzet van de selectie en gunningprocedure?*

5.7 Contractvorm

- 5.7.1 *Wat vindt u van het voorstel om te komen tot een win-win contractvorm (waarbij bijvoorbeeld de vaste elementen in een vast aannemerscontract komen en de nog nader te optimaliseren en te onderzoeken elementen in een vorm van alliantiemodel / joint venture model)? Welke meerwaarde verwacht u daarvan?*
- 5.7.2 *Welke voorstellen heeft u voor een win-win contractvorm?*

1. Inleiding

Met de publiekprivate samenwerking voor de A2 Maastricht hebben de gezamenlijke overheden (Rijk, provincie en gemeenten) een aantal doelen voor ogen. Zonder dat deze zover zijn uitgewerkt dat creativiteit van private partijen te veel wordt beperkt, is het toch wenselijk om de (voorlopige) eisen die bij deze doelen horen, aan te geven.

2. Functionele eisen

- Tussen de aansluiting Geusselt en de aansluiting Europaplein dient het verkeer te worden gesplitst in lokaal/regionaal en (inter)nationaal/regionaal verkeer. Hiertoe dienen twee kwalitatief hoogwaardige wegverbindingen te worden gerealiseerd, die goed in de omgeving passen, daaraan een meerwaarde bieden, en die gedurende een bepaalde periode in stand worden gehouden.
- Er dient een volledige verknoping te komen tussen de A2 en de A79 op niet-autosnelwegniveau voor het weren van verkeer door en langs de kernen van de gemeente Meerssen. De verknoping dient goed ingepast te zijn, mogelijk een meerwaarde voor de omgeving te bieden, en gedurende een bepaalde periode in stand te worden gehouden. De verbinding voor het langzaam verkeer moet worden gegarandeerd.
- Om het externe bestemmingsverkeer vanaf de verknoping A2/A79 direct naar het bedrijventerrein Beatrixhaven te leiden, ter ontlasting van onder meer het traject A2-Geusselt en de Viaductweg, dient er een kwalitatief hoogwaardige wegverbinding met een goede inpassing in de omgeving, en mogelijk daaraan een meerwaarde biedend, te worden gerealiseerd, die gedurende een bepaalde periode in stand wordt gehouden.
- Indien de toerit en afrit van de A2 ter hoogte van de kern Bunde worden onttrokken aan het verkeer, dient de aan de A2 parallel gelegen Vliegveldweg te worden opgewaardeerd tot een kwalitatief hoogwaardige regionale wegverbinding met een goede inpassing in de omgeving, mogelijk een meerwaarde daaraan biedend. Deze wegverbinding dient gedurende een bepaalde periode in stand te worden gehouden.
- De Viaductweg moet een kwalitatief hoogwaardige wegverbinding worden, om de bereikbaarheid van onder andere het centrum van Maastricht en de kwaliteit van de verkeersafwikkeling op de Viaductweg en de A2 te garanderen. Deze dient gedurende een bepaalde periode in stand te worden gehouden. De verbinding voor het langzaam verkeer moet worden gegarandeerd.
- Tijdens de aanleg van de nieuwe infrastructuur moet de verkeersafwikkeling normaal kunnen verlopen; min of meer over het huidige tracé. De verkeersafwikkeling mag niet leiden tot overlast op het belendend lokale wegennet.

3. Technische eisen

A2 tussen aansluitingen Geusselt en Europaplein:

- aanleg van een autosnelweg tussen globaal de Geusselt en het Europaplein (zonder barrièrewerking, onder maaiveld);
- geen aansluitingen op de A2, behalve ongelijkvloerse aansluitingen ter hoogte van knooppunt Geusselt en het Europaplein;
- het wegontwerp moet voldoen aan de daarvoor geldende richtlijnen;
- de weg bevat minimaal twee rijstroken met vluchtstrook per richting. Bij de autosnelweg dient uitbreiding naar drie rijstroken (door herinrichting vluchtstrook) mogelijk te blijven;
- indien de autosnelweg als tunnel wordt uitgevoerd, dient deze tenminste geschikt te zijn voor het vervoer van gevaarlijke stoffen (categorie 1) en te voldoen aan tunneltechnische eisen.

De 'stadsboulevard' tussen de aansluiting Geusselt en Europaplein:

- aanleg van een lokale stadsweg tussen de Geusselt en het Europaplein;
- de bestaande oversteken over de stadsweg dienen minimaal in stand gehouden te worden, waarbij rekening moet worden gehouden met de gebiedsontwikkeling;
- de stadsweg bestaat uit twee rijstroken per richting, evenals infrastructuur voor het langzaam verkeer en parkeergelegenheid voor bewoners en bedrijven;
- de stadsboulevard dient vooralsnog geschikt te zijn voor het transport van explosie gevaarlijke stoffen (categorie 0);

Knooppunt A2/A79:

- er dient een volledige verknoping te zijn tussen de A2 en de A79 minimaal op niet-autosnelwegniveau, waarbij de aansluiting Bunde wordt opgeheven;
- de toe te voegen verbinding bestaat uit minimaal één rijstrook per richting (+ vluchtstrook);
- er dient een aantakking te komen vanaf de verknoping in de richting van de Beatrixhaven, Amby en Rothem en vice versa (zie verder hieronder).

Aansluiting Beatrixhaven:

- tussen het knooppunt A2/A79 en het industrieterrein Beatrixhaven dient een verbinding te zijn voor het bestemmingsverkeer;
- de verbinding bestaat uit minimaal één rijstrook per richting. De uitbreiding naar twee rijstroken per richting moet mogelijk blijven;
- de kruising met Meerssenerweg en spoorlijn moet ongelijkvloers zijn, zonder aansluiting op de Meerssenerweg;
- de aansluiting op het industrieterrein geschiedt op de Korvetweg.

Vliegveldweg:

- de Vliegveldweg dient bij afsluiting van de toe- en afrit op de A2 ter hoogte van de kern Bunde te worden gereconstrueerd tot een hoogwaardige wegverbinding;
- de Vliegveldweg dient minimaal uit één rijstrook per rijrichting te bestaan;
- de Vliegveldweg dient minimaal te worden voorzien van vrijliggende fietsvoorzieningen.

Viaductweg:

- de Viaductweg moet worden gereconstrueerd tot een hoogwaardige wegverbinding, waarbij de aansluiting Viaductweg/A2/Terblijterweg zodanig wordt gerealiseerd, dat er geen terugslag plaatsvindt op de A2;
- de Viaductweg dient minimaal uit twee rijstroken per richting te bestaan;
- de kruising Viaductweg/Meerssenerweg dient een ongelijkvloerse, in principe steriele kruising te zijn om onder meer terugslag op de A2 te voorkomen;
- de kruising Viaductweg met de Willem Alexanderweg/Franciscus Romanusweg dient in principe een volledige kruising te zijn, waarbij een ongelijkvloerse oplossing zinvol kan zijn.

4. Beleidsmatige eisen

- Normale, afgesproken verkeersafwikkeling bij realisatie, beheer en onderhoud.
- Bereikbaarheid van woningen en percelen, tijdens en na de realisatie.
- Een goede verkeersveiligheid, zowel door een goed wegontwerp als tijdens beheer en onderhoud.
- Compensatie van schade aan natuur, zo mogelijk voorkoming van versnippering van natuur.
- Risicobeperking voor interne en externe veiligheid bij realisatie van een tunnel en/of overkluizing, conform daartoe gestelde wettelijke eisen of algemeen aanvaarde uitgangspunten.
- Zoveel mogelijk voorkómen van sloop van woningen, en kritische beoordeling daarvan in de context van de haalbaarheid en het draagvlak voor een geïntegreerde oplossing.

5. Wettelijke eisen

Voor het ontwerp, aanleg en reconstructie van infrastructuur, evenals voor beheer en onderhoud gelden diverse wettelijke regelingen. Denk hierbij aan:

- Wegenverkeerswet
- Tracéwet
- Wet milieubeheer
- Wet geluidhinder
- Wet op Ruimtelijke Ordening
- et cetera.

Private partijen dragen in alle fasen en bij alle onderdelen van het project zorg voor goede invulling en navolging van de wettelijke regelingen.

ACHTERGRONDINFORMATIE

Als achtergrondinformatie voor deze Marktverkenning zijn de volgende documenten beschikbaar:

- Maastricht raakt de weg kwijt , juli 2002
- Bestuursovereenkomst, 15 januari 2003
- Stappenplan A2 Maastricht passage, 24 april 2003

Het rapport 'Maastricht raakt de weg kwijt' is opgesteld door ingenieursbureau Aveco de Bondt. Alle informatie, die in het kader van het onderzoek ter beschikking is gesteld aan Aveco de Bondt, en informatie die is verkregen uit het onderzoek van Aveco de Bondt, is tijdig in te zien door de marktpartijen die meedoen in de aanbesteding.

Voor meer informatie inzake de openbaarheid van deze informatie: de heer Jos Hermans, telefoon: 0031 (0)43 350 45 78 of via e-mail: A2maastricht@maastricht.nl .

Het Bestuursdocument en het Stappenplan zijn digitaal beschikbaar op de website www.maastricht.nl en verder op te vragen bij de projectorganisatie: de heer Jos Hermans, telefoon: 0031 (0)43 350 45 78 of via e-mail: A2maastricht@maastricht.nl .

COLOFON

Dit document is een uitgave van de projectorganisatie A2 Maastricht. De projectorganisatie bestaat uit vertegenwoordigers van:

*gemeente Maastricht
gemeente Meerssen
provincie Limburg
Rijkswaterstaat directie Limburg*

Eindredactie: projectorganisatie A2 Maastricht en Facet'N, Maastricht
Reproductie: Stereo+Grafia, Maastricht

*Dit document bevat de mogelijke opzet en aanpak van het project A2 Passage Maastricht c.a.
Door zijn aard is de informatie vrijblijvend. Aan dit document kunnen geen rechten worden ontleend.
De projectorganisatie aanvaardt geen enkele aansprakelijkheid voor de inhoud van dit document.*