



- A. Deze nota is in overleg met de volgende disciplines geconcipieerd:
B. Er is wel overeenstemming

KORTE INHOUD (GELIJKDUIDEND AAN VOORBLAD)
Start aanbesteding project Noorderbrugtracé

1. Aanleiding.

De nota die thans voorligt, vormt het sluitstuk van de voorbereiding project Noorderbrugtracé en zet het licht op groen voor de realisatiefase, beginnende met de aanbestedingsprocedure.

De kaders voor het project zijn op raadsniveau vastgesteld.

Het verkeersontwerp is op 22 januari 2013 door de gemeenteraad vastgesteld en nadien verder uitgewerkt.

De bestemmingsplannen Noorderbrug e.o. (raadsbesluit 26 juni 2012), Bosscherveld-Noord (raadsbesluit 18 juni 2013) en Partiële herziening West (raadsbesluit 18 februari 2014) vormen het juridisch-planologisch kader. De eerste 2 bestemmingsplannen zijn onherroepelijk, het derde bestemmingsplan is in februari door de raad vastgesteld.

Het financieel kader is door de raad op 18 juni 2013 (herijking grex Belvédère 2013) vastgesteld.

Qua verwervingsstrategie zijn inmiddels onteigeningsbesluiten genomen (raadsbesluit 19 februari 2013, raadsbesluit 18 februari 2014). Het onteigeningsbesluit voor het derde bestemmingsplan wordt voorbereid.

Op basis van deze kaders zijn de voorbereidingen zover gevorderd dat de realisatiefase kan starten. Daarmee wordt een volgende logische stap gezet in de planning, gericht op eindoplevering van het werk op 1 januari 2018.

Deze volgende stap bestaat uit de aanbesteding van het project Noorderbrugtracé met als doel een partij te selecteren die het werk gaat uitvoeren.

Deze nota handelt over het totale werkpakket Noorderbrug, achtergronden daarbij en de wijze waarop het werk zal worden aanbesteed. Daarmee wordt een nieuw en transparant moment gecreëerd om de uitvoering mee in te gaan.

Zoals het er nu naar uitziet is bereikbaarheid tijdens de bouw het belangrijkste thema. Als zodanig wordt dit meegenomen bij het aanbestedingsproces. Aangezien diverse projecten min of meer gelijktijdig spelen zoals Noorderbrug, tram, afronding A2-project, diverse onderhoudsprojecten e.d. bestaat de noodzaak van centrale afstemming en regie boven de projecten op gemeentelijk niveau. Daartoe zijn organisatorische maatregelen in voorbereiding onder andere via "Maastricht Bereikbaar" waartoe u op 25 februari 2014 heeft besloten.

2. Relatie met bestaand beleid.



Er ligt een groot aantal beleidsstukken en raadsbesluiten ten grondslag aan de collegenota die thans voorligt.

Zo is de uitvoering van het project Noorderbrugtracé essentieel voor de ontwikkeling van de stad conform de Structuurvisie Maastricht 2030 (raadsbesluit 29 mei 2012).

Bereikbaarheid van de stad is belangrijkste voorwaarde om economisch mee te kunnen blijven doen. Het project Noorderbrugtracé is daarvoor (samen met het A2-project en het tramproject) cruciaal.

Verder levert het project de noodzakelijke voorwaarden voor de ontwikkeling Belvédère conform het ambitiedocument 'Het Antwoord van de Sphinx' (raadsbesluit 22 januari 2013) en de daaruit voortvloeiende grondexploitatie Belvédère 2013 (raadsbesluit 18 juni 2013).

3. Gewenst beleid en mogelijke opties

Het project Noorderbrugtracé betreft het realiseren van een geheel nieuwe verkeersstructuur aan de noordzijde van de (binnen)stad. Het verkeerskundig ontwerp hiervoor is op 22 januari 2013 door de raad vastgesteld. Tot het project behoren daarnaast alle zaken die wettelijk, ruimtelijk en technisch gezien in relatie tot de nieuwe infrastructuur noodzakelijk zijn. Hieronder vallen bijvoorbeeld maatregelen die nodig zijn vanuit de Flora- en Faunawet, de Wet Bodembeheer en de Wet Geluidhinder. In dit hoofdstuk wordt de werkomvang van het project toegelicht en afgebakend.

3.1 Uitwerkingpunten

Bij de vaststelling van het verkeerskundig ontwerp in de gemeenteraad (22 januari 2013) is bestuurlijk toegezegd dat op twee punten de plannen in overleg met belanghebbenden nog nader zouden worden uitgewerkt. Het betreft:

- de vormgeving van de geluidafschermbare maatregelen bij het Raccordement (Boschpoort);
- de inpassing van de weg in het schootveld inclusief de keermuur nabij de Ravelijnbuurt.

Het afgelopen jaar heeft deze uitwerking conform toezegging plaatsgevonden.

In deze paragraaf wordt het resultaat daarvan toegelicht.

Geluidafscherming Boschpoort

Voor de afscherming van Boschpoort is een geluidscherm nodig. Over de vormgeving daarvan is met het buurtkader gesproken.

Op de plek van het geluidscherm staat nu een hoge schuur.

Het plan voorziet in het verwijderen van het dak en drie muren en het plaatsen van een licht doorlatende afscherming zoveel mogelijk op de achtermuur van deze schuur. Het onderste deel van de muur wordt opgenomen in een grondlichaam. Met deze oplossing krijgen de aangrenzende percelen meer lichttoetreding, zijnde een van de wensen uit het eerste uur. De keuze voor deze oplossing wordt mede ingegeven door de beperkte fysieke mogelijkheden ter plekke: vanwege de bereikbaarheid van de bedrijven Sappi en Wesly is het kruispunt ter plekke iets aangepast en van verkeerslichten voorzien.

Er zijn in het kader van het project Noorderbrugtracé geen maatregelen nodig op het gebied van de (beperking van) luchtverontreiniging; ook niet ter hoogte van Boschpoort. Binnen het project wordt daarin ook niet voorzien. Vanuit het buurtkader van Boschpoort en door Kloar Loch wordt gevraagd een maatregelenpakket samen te stellen voor het geval later blijkt dat toch niet aan de normen wordt voldaan.

Onder andere wordt gevraagd om de maximum snelheid op de Noorderbrug te verlagen van 70 naar 50 km/u. Maar het kan ook gaan om generieke maatregelen los van het project Noorderbrugtracé.

Omdat er op dit moment geen aanleiding is te veronderstellen dat in de toekomst niet voldaan kan worden aan de normen, worden dergelijke maatregelenpakketten pas opgesteld op het moment dat



de noodzaak daarvoor blijkt. Dat is effectiever omdat deze dan specifiek op de mogelijke problematiek kunnen worden toegespitst. Dit is ook de lijn die voor de gehele stad wordt gehanteerd en gecommuniceerd via het Platform Luchtkwaliteit.

In het verlengde daarvan wordt de geplande snelheid op de Noorderbrug gehandhaafd op 70 km/u. Vanwege een eerdere mail van het buurtkader Boschpoort aan wethouder Nuss waarin onder andere deze thema's aan de orde kwamen, krijgt het buurtkader Boschpoort hierop nog een toelichting via wethouder Nuss op 10 maart 2014.

Inpassing schootsveld

Voor de inpassing van de weg door het schootsveld is in overleg met het buurtkader het verticaal alignement aangepast, waardoor de weg grotendeels het huidige maaiveld gaat volgen. Waar mogelijk zal de weg "enigszins" verdiept worden aangelegd en via een kleine grondwal aan de zijkant worden ingepast. Zo komt de weg minder prominent in het schootsveld te liggen. Er resteert een punt waarover verschil van mening blijft bestaan tussen De Stichting Vestingstad Maastricht en de Stichting Menno van Coehoorn en het buurtkader van de Ravelijn. Deze laatste pleit voor een oplossing met bomen en een haag langs de weg om het zicht op de weg vanuit de woonbuurt te verminderen. De eerste twee geven de voorkeur aan een oplossing zonder bomen en zonder haag om de openheid van het schootsveld te handhaven.

Dezerzijds is gekeken naar enige beleidsregels daaromtrent. In het vigerende bestemmingsplan Maastricht-West (september 2012) en de Vestingvisie (januari 2011) wordt het belang van de openheid van het schootsveld benadrukt. Daar tegenover staat dat een keuze voor een oplossing met bomen het draagvlak vanuit de buurt voor het plan vergroot. De bewoners vinden dat hun mening bij de besluitvorming prioriteit zou moeten krijgen; een zo groen mogelijke inpassing met bomen wordt gezien als compensatie van de aantasting van het woongenot als gevolg van de nieuwe verkeersstructuur. Voorgesteld wordt te kiezen voor de oplossing zonder bomen, maar wel de weg in te passen via een haag. Om het zicht op de weg vanuit de Ravelijnbuurt verder te verminderen wordt voorgesteld de rand van de Ravelijnbuurt te vergroenen door een haag en/of bomen te planten langs de Halvemaanstraat en op het driehoekig stukje grond naar de Fort Willemweg.

3.2 Toelichting op ontwerp en projectomvang

Vooraf

Opgemerkt zij dat op basis van het raadsstuk van januari 2013 intensief verder is gestudeerd op het wegontwerp en verdere inpassing.

Dat heeft er met name mee te maken dat het project wordt uitgevoerd door, langs, over woningen en bedrijven die of ongemoeid worden gelaten dan wel aanpassingen doorvoeren (gedeeltelijk sloop gebouwen, machines verplaatsen e.d.) waarna de weg ter plaatse kan worden aangelegd. Dat betekent dat het wegontwerp op een groot aantal punten tot op detailniveau vastligt met geen c.q. nauwelijks ontwerprijheid voor de aannemer.

In die zin wordt in het kader van de aanbesteding weliswaar gesproken over een D&C-contract, maar de realiteit gebiedt te zeggen dat de designrijheid zeer beperkt is en met name zich afspeelt rondom de knoop Bosscherweg, fasering, tijdelijke bereikbaarheid e.d.

Dat zijn dan ook meteen belangrijke thema's die terugkomen in de dialoogrondes.

Verkeerskundig ontwerp

De basis van het project Noorderbrugtracé is het realiseren van een nieuw verkeerssysteem aan de noordzijde van de (binnen)stad.

Het verkeerskundig ontwerp daarvoor is door de raad vastgesteld. Als voorbereiding van de aanbesteding zijn voor de belangrijkste kruispunten de eisen geformuleerd ten aanzien van de



verkeersregelininstallaties (VRI's). Een en ander heeft geleid tot een aantal aanpassingen die essentieel zijn in het functioneren van het totale verkeerssysteem.

Het systeem van een doorgetrokken middenberm op de route Fort Willemweg - Frans van der Laarplein - Fagotstraat - Nobellaan (tussen de Ravelijnbuurt en de rotonde Gentelaan) kan gevolgen hebben voor de verkeerscirculatie in de aanliggende buurten. In overleg met de betrokken buurtkaders zal nog in beeld worden gebracht of en zo ja welke aanpassingen nodig of wenselijk zijn. Deze zitten nu niet in het ontwerp en worden ook geen onderdeel van de aanbesteding, maar zullen separaat binnen het project Noorderbrugtracé worden doorgevoerd. De kosten hiervan zijn minimaal te noemen.

Ruimtelijke inpassing

Het ontwerp is compleet gemaakt met het benodigde ruimtebeslag voor bermen, taluds en andere aan de infrastructuur gekoppelde civieltechnische voorzieningen. Deze liggen binnen de beschikbare planbegrenzing en behoren tot het project Noorderbrugtracé. Bij enkele kleine punten zou een minimale uitbreiding van de verwervingsgrens leiden tot optimalisatie van het verkeersontwerp; in het kader van de verwervingen worden de mogelijkheden daartoe meegenomen. Maar ook zonder deze optimalisaties is het project maakbaar.

In het meest noordelijke plandeel snijdt de nieuwe Bosscherlaan door de Steilrand, die daar wordt gevormd door een voormalige stortplaats. De verwachting is dat de af te graven grond (inclusief puin, afval en dergelijke) deels verontreinigd is. Het verticaal alignement is zodanig geoptimaliseerd (lees het peil van de weg is zoveel mogelijk omhoog gebracht om zo weinig mogelijk grondverzet te moeten uitvoeren) dat het vrijkomende stortmateriaal zoveel mogelijk kan worden hergebruikt op de flanken van de doorsnijding. Bodemonderzoeken ter plaatse worden momenteel geïntensiveerd.

In Maastricht-West is het ontwerp zodanig aangepast dat het pand Frans van der Laarstraat 2 kan worden gehandhaafd conform raadsbesluit in het kader van de zienswijzebeantwoording op de Partiële herziening bestemmingsplan West.

Verder werd nog geen rekening gehouden met de gewijzigde parkinrichting van de groene zone tussen Caberg en Malpertuis; ook hierop is het ontwerp aangepast.

Groen, water en natuur

Er is een totaalplan (natuurcompensatie) opgesteld voor het groene raamwerk voor het gehele gebied van Belvédère. Dit plan bevat alle wettelijk vereiste maatregelen op het gebied van natuur en water in relatie tot het project Noorderbrugtracé, alsook de benodigde maatregelen vanuit de gebiedsontwikkeling c.q. andere projecten die daaronder vallen en het tramproject. Vanuit elk project worden naar rato gelden in de natuurcompensatie pot gestort; vanuit deze pot worden de maatregelen gefinancierd en wordt (stapsgewijs) het totale raamwerk van water en groen gerealiseerd.

Onderdelen van dit raamwerk moeten voorafgaand aan de uitvoering van de projecten worden gerealiseerd. Deze zijn in kaart gebracht en in de planning gezet en de realisatie daarvan is in aanvang genomen, waar nodig met solitaire natuurontheffingen.

Dat betekent dat de natuurcompensatie pot nu daadwerkelijk gevuld zal moeten worden en daartoe krijgen de diverse projecten nu de rekening.

De acties om de algemene natuurontheffing van het Rijk te krijgen is verder geïntensiveerd: was eerder ingezet op de gebiedsgerichte natuurcompensatieaanpak (zoals tijdens veelvuldig overleg was overeengekomen), op het laatste moment maakt het Rijk een switch naar soortgerichte



natuurcompensatie en daar houdt men nu de algemene ontheffing op aan. Er wordt inmiddels met het Rijk gecorrespondeerd waarbij een beroep wordt gedaan op spoedeisendheid en de Crisis- en herstelwet met het verzoek om de algemene ontheffing in maart 2014 te verlenen bij niet nakoming waarvan stagnatie optreedt, de gemeente niet aan de MIRT-voorwaarden van snelheid kan voldoen en bestuurlijke interventie onoverkomelijk is. Met andere woorden, dit thema vraagt de komende weken alle aandacht.

Het groen - dat direct gekoppeld is aan de infrastructuur - is onderdeel van de werkomvang van het Noorderbrugtracé. Het gaat daarbij om bomen, hagen en groene bermen en taluds. In relatie tot de leidraad groen wordt uitgegaan van een sober onderhoudsniveau. Onderhoud vanuit de buurt zal worden gestimuleerd waar dit mogelijk is, ermee rekening houdende dat een groot deel van het werk wordt gerealiseerd door een bedrijventerrein.

Milieu en leefbaarheid

Op verschillende delen van het project Noorderbrugtracé zijn extra maatregelen gepland om de verstoring van milieu en leefbaarheid zoveel mogelijk te beperken. Deze maatregelen hebben met name betrekking op beperking van geluidhinder.

De geluidafschermende maatregelen en het toepassen van geluidreducerend asfalt op bepaalde plekken zijn juridisch (in bestemmingsplannen) vastgelegd en behoren tot de werkomvang van het project Noorderbrugtracé.

Als vervolg op de vastgestelde hogere waarden op het gebied van geluid, wordt een programma opgesteld om woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen te onderzoeken en zo nodig te voorzien van gevelisolatie maatregelen.

Dit programma behoort tot de werkomvang van het project Noorderbrugtracé, maar zal separaat worden uitgevoerd. De geprognosticeerde isolatiekosten zijn meegenomen in de totaalraming.

Er is rekening gehouden met mogelijke bodemsanering en ten behoeve daarvan is een raamsaneringsplan in voorbereiding, met als uitgangspunt dat niet-mobiele verontreinigingen zo min mogelijk worden geroerd en zoveel mogelijk worden geïsoleerd door afdekking met grond of verharding. Grond met de kwaliteit "industrie" kan binnen het plangebied worden verwerkt. Om zo gunstig mogelijk met grondstromen om te gaan is de voormalige groeve binnen de werkgrens opgenomen. Overigens is en wordt voor het gehele Belvédèregebied een grondstromenplan opgemaakt en bijgehouden, gericht op financiële optimalisatie.

Cultureel erfgoed en archeologie

In overleg met de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed is een plan opgesteld, waarbij de monumentale Cokesfabriek (Rijksmonument) deels wordt gehandhaafd. De uitvoering van het plan voor wat betreft de gedeeltelijke sloop en consolidatie valt binnen het project Noorderbrugtracé. De Welstand/Monumentencommissie heeft daarover inmiddels positief geadviseerd. Renovatie en mogelijke herbestemming van het te handhaven deel valt buiten de werkomvang van het project Noorderbrugtracé. Mede op verzoek van de Rijksdienst wordt de mogelijkheid tot consolidatie van het te handhaven gedeelte in beeld gebracht. Ook voor andere in het gebied aanwezige monumenten en cultuurhistorisch belangrijke panden en objecten geldt - zoals de Kazemat Bastion C op het terrein van Sappi - dat eventuele renovatie en herbestemming buiten het project Noorderbrugtracé vallen. Het benodigde archeologisch onderzoek en eventuele daaruit volgende maatregelen vallen wel binnen de werkomvang van het project Noorderbrugtracé.

3.3 Afstemming met andere projecten

Attentiepunt in het vervolgproces vormt de centrale coördinatie op gemeentelijk niveau over de projecten heen (Noorderbrug, tram, afronding A2-project diverse onderhoudsprojecten e.d.)



Ten behoeve daarvan zal de organisatie worden ingericht; zie in dit verband ook uw besluit van 25 februari 2014 inzake "Beter Bereikbaar".

In dit kader is overwogen om de projecten Noorderbrug en tram verder in elkaar te schuiven qua organisatie, aanpak en uitvoering. Maar het tramproject is een zodanig specifiek werk voor een beperkt aantal aannemers dat daarmee een beperking wordt opgeworpen voor het aantal inschrijvers Noorderbrug. Verder speelt dat beide projecten hun eigen onafhankelijke procesgang hebben. Dat neemt niet weg dat waar nodig en mogelijk de synergie en afstemming zal worden opgezocht. Met andere woorden, vooraan nog vormen argumenten voor een gescheiden aanpak de doorslag.

Ontwikkeling PDV-locatie

Het zuidelijk deel van de nieuwe Bosscherlaan (tussen de Fort Willemweg en de Sandersweg) is in uitvoering; in de loop van 2014 zal deze weg gereed zijn. Dit is nodig voor de ontsluiting van de te ontwikkelen PDV-concentratie (eerste fase).

Project Frontenpark

In het wegontwerp is een ecologische verbinding opgenomen tussen de Hoge en Lage Fronten. Deze verbinding is gedimensioneerd op hetgeen vanuit de Flora- en Faunawet noodzakelijk is. Vanuit de ontwikkeling van het Frontenpark en de realisatie van de Vestingvisie is de ambitie om deze verbinding robuuster uit te voeren, zodat deze ook een recreatieve functie kan vervullen. Door werk met werk te maken bij de voorziene herinrichting van de Cabergerweg is de robuuste verbinding tegen extra kosten te realiseren.

Er wordt nog onderzocht hoe dit thema in de aanbesteding van het project Noorderbrugtracé kan worden meegenomen, zodat afhankelijk van de beschikbare middelen voor de realisatie van het Frontenpark de robuuste verbinding eventueel alsnog bij de uitvoering van het werk kan worden meegenomen. Concreet betekent dit dat deze kosten nu niet in de raming zijn meegenomen. Hier speelt mee dat het nauwelijks verdedigbaar is om de Cabergerweg - na gereedkomen van de ecologische verbinding - later wederom open te breken als de recreatieve functie kan worden gerealiseerd.

In het kader van het Frontenpark wordt overwogen om delen van de viaducten nabij de Bosscherweg /Boschstraat te handhaven als artefacten in het park (lees: wellicht kunnen we delen van de krul handhaven voor skaters, uitzichtpunt o.i.d).

Voor het project Noorderbrugtracé wordt uitgegaan van volledige sloop, tenzij vanuit het project Frontenpark tijdig (voor de start van de dialoofase in de aanbesteding) wordt aangegeven wat er gehandhaafd moet worden. Indien het gedeeltelijk handhaven van deze kunstwerken extra kosten met zich meebrengen (voor bijvoorbeeld het stabiliseren en conserveren), dan behoren deze kosten niet tot het project Noorderbrugtracé, maar tot het project Frontenpark.

Project Tram Vlaanderen - Maastricht en andere spoorse zaken

Het project Noorderbrugtracé raakt het project Tram Vlaanderen - Maastricht nabij de Bosscherweg. De herinrichting van de bestaande Bosscherweg behoort tot het project Noorderbrugtracé. Het realiseren van de nieuwe bruggen ten behoeve van de tram behoort tot het project Tram Vlaanderen - Maastricht. Er is een raakvlakkennotitie in de maak op basis waarvan de raakvlakken tussen beide projecten exact worden gedefinieerd en vastgelegd.

Over een aantal spoor-gerelateerde zaken die niet alleen betrekking hebben op het project Noorderbrugtracé maar ook stadsbreed gevolgen hebben, zal nog separaat een voorstel aan het college worden voorgelegd. Feit is dat alleen met medewerking van Prorail het project voor wat



betreft de interne bedrijfsovergang Sappi over de goederenspoor en voor wat betreft het overbouwen van de goederen-tramspoorlijn op de Bosscherweg is te realiseren.

Alhoewel er geen sprake is van een veiligheidsrisico, is er in de ogen van Prorail theoretisch sprake van een verzaamd risico omdat er bij Sappi een interne spookruising bijkomt en dat moet worden gecompenseerd.

Een en ander wordt momenteel opgepakt mede in relatie tot de problemen bij de Kraakweg in de Beatrixhaven. Verder worden er pogingen gedaan om snel met Prorail tot harde afspraken te komen als het gaat om betrokkenheid, planning en uitvoering temeer Prorail de uitvoering van onderdelen van het project zelf ter hand zal nemen ingevolge het exclusiviteitsrecht dat zij heeft op werkzaamheden aan het spoor.

Project A2 Maastricht

In het kader van het A2-project Maastricht is besloten het fietspad aan de noordzijde van de Viaductweg niet aan te leggen omdat er reeds een tweerichtingen fietspad aan de zuidzijde ligt. Om die reden zal het fietspad aan de noordzijde van de Viaductweg ook in het project Noorderbrugtracé komen te vervallen. De plangrens van het project Noorderbrugtracé begint waar de plangrens van het project A2 Maastricht ophoudt, namelijk op de Viaductweg ter plaatse van de oostelijke voetgangersovergang van het viaduct over het spoor. Verder ziet het ernaar uit dat de tunnel open gaat waarna de Noorderbrug op de schop gaat.

Rondweg Smeermaas

De rondweg Smeermaas is geen onderdeel van het project Noorderbrugtracé.

De gemeente Maastricht heeft met de gemeente Lanaken een intentieovereenkomst in de maak over deze rondweg, die met name van belang is voor de ontwikkeling van de Albertknoop en het ontlasten van de kern van Smeermaas. Het streven is om voor de realisatie de nodige subsidies te verwerven. De gemeente Lanaken neemt hierin het voortouw. Mocht Lanaken erin slagen om subsidie te verwerven dan is cofinanciering vanuit Maastricht en Lanaken aan de orde. In dit kader zijn er geen toezeggingen gedaan.

OV-concessie

Op verschillende plekken is er een relatie tussen het buslijnnennet en het project Noorderbrugtracé. Op dit moment is er geen zekerheid te geven over de toekomstige lijnvoering. Hierover ontstaat pas einde 2015 duidelijkheid wanneer het resultaat van de aanbesteding van de OV-concessie bekend is. De bussen zullen vanaf eind 2017 volgens deze nieuwe concessie gaan rijden. In het verkeerskundig ontwerp zijn voorsnogen op diverse plaatsen haltevoorzieningen voorzien. In ieder geval staat vast dat de OV-as (in de huidige situatie in één richting via het Lindenkruis en de Capucijnenstraat) na uitvoering van het project Noorderbrugtracé in twee richtingen gebruik zal gaan maken van het kruispunt Statensingel - Cabergerweg - Maagdendries. In het ontwerp wordt hiermee rekening gehouden. Ten aanzien van de precieze ligging van de toekomstige bushaltes zal in het contract de nodige flexibiliteit worden ingebouwd om deze te kunnen aanpassen aan het toekomstige buslijnnennet.

3.4 Projectontwerp en plangrens

Op 22 januari 2013 heeft de gemeenteraad het verkeerskundig ontwerp voor het project Noorderbrugtracé vastgesteld.

In dit hoofdstuk is het resultaat beschreven van:

- de resterende punten die met belanghebbenden zijn uitgewerkt,
- de nadere detaillering en het compleet maken van het ontwerp voor de aanbesteding en
- de afbakening van de werkomvang in relatie met andere projecten.



Een en ander is verwerkt op de plankaart. Het betreft het definitieve ontwerp en plangrens van het project Noorderbrugtracé zoals dat zal worden gerealiseerd. Het is in het kader van de beheersbaarheid van het project belangrijk de hiervoor geschetste werkomvang vast te stellen en gedurende het uitvoeringsproces niet meer te wijzigen omdat verandering van de scope namelijk een van de belangrijkste oorzaken van budgetoverschrijdingen en uitloop van het project is. Wijzigingen van de werkomvang van het project zijn slechts mogelijk als die geen financiële gevolgen of tijdsconsequenties met zich meebrengen en/of als er extra budget/tijd beschikbaar wordt gesteld om de wijziging te kunnen uitvoeren.

Het is de bedoeling deze werkomvang in één contract via één procedure aan te besteden. Dit om afstemmingsrisico's te vermijden en te profiteren van de schaalvoordelen/omvang van het project. Maar er zijn uitzonderingen waarbij activiteiten nu al ter hand zijn/worden genomen. Zo worden nu al sloopactiviteiten uitgevoerd om het risico van verspreiding van asbest zo klein mogelijk te houden. Ook gedeeltelijke sloop van het Rijksmonument Cokesfabriek wordt voorbereid en uitgevoerd om de aannemer te ontlasten van dit specifieke dossier. Kabels en leidingen worden waar nodig omgelegd. Hiervoor wordt gekozen als dit een risicobeperkend effect heeft bij de uitvoering van het project. Als in het vervolg van deze nota gesproken wordt over het contract en de aanbestedingsprocedure wordt steeds het hoofdcontract bedoeld, waarmee het grootste deel van het project Noorderbrugtracé wordt aanbesteed.

3.5 Programma van eisen

Hiervoor is het ontwerp en de werkomvang van het project Noorderbrugtracé beschreven. Deze vormt de basis voor het programma van eisen als onderdeel van het contract. Het ontwerp staat vast en moet door de opdrachtnemer worden uitgewerkt via een definitief ontwerp tot een uitvoeringsontwerp. De keuzes - die de opdrachtnemer qua constructie en uitvoering maakt - moeten voldoen aan de contractuele eisen.

Het programma van eisen zal bestaan uit twee delen. Het eerste deel (Vraagspecificatie deel I) bevat alle inhoudelijke eisen waaraan het project moet voldoen; de beschreven werkomvang met het integrale wegontwerp is hiervan een belangrijk onderdeel. Het tweede deel (Vraagspecificatie deel II) bevat de eisen die te maken hebben met het verdere ontwerp-, uitwerkings- en uitvoeringsproces en de kwaliteitsborging. De kaders vanuit de gemeente Maastricht en andere overheden en instanties, de afspraken met bewoners, belanghebbenden en bedrijven en natuurlijk de reeds genomen raadsbeslissingen vormen de basis van het programma van eisen.

Vornoemd programma van eisen bevat dus geen nieuwe zaken, maar is een doorvertaling van de reeds genomen beslissingen en bestaand beleid. In het kader van de financiële risicobeheersing is aan de orde om gedurende het aanbestedingsproces de mogelijkheid in te bouwen dat eisen ter discussie kunnen worden gesteld en - indien verantwoord - worden bijgesteld als blijkt dat er deugdelijke en goedkopere oplossingen mogelijk zijn. Het programma van eisen wordt onderdeel van het uiteindelijke contract met de opdrachtnemende partij.

4. Duurzaamheid, regionale werkgelegenheid en tijdelijke bereikbaarheid

4.1 Duurzaamheid

Het project Noorderbrugtracé draagt bij aan een duurzame ontwikkeling van de stad; op welke manier dat gebeurt, staat beschreven in de Structuurvisie Maastricht 2030. Vanwege de nog



beperkte ontwerprijheden binnen het project liggen de kansen op het gebied van duurzaamheid in relatie tot de aanbesteding met name bij:

- een duurzame bedrijfsvoering bij de uitvoering van het project;
- de toepassing van duurzame materialen;
- het beperken van grondstoffenstromen en transport.

Daarnaast is aan de orde welke kansen er zijn op het gebied van energie.

Ten aanzien van een duurzame uitvoering van het werk worden eisen gesteld aan de bedrijfsvoering van de potentiële opdrachtnemende partijen. Dit zal gebeuren op basis van de daarvoor gehanteerde ISO-certificering (ISO 14001 of gelijkwaardig). Deze certificering kan gelden voor het bedrijf in het algemeen of bij de uitvoering van het project Noorderbrugtracé in het bijzonder.

Bij de toe te passen materialen wordt gebruik gemaakt van de zogenaamde DuBocalc-systematiek, waarmee de milieubelasting van verschillende materialen kan worden vergeleken en afgewogen.

Op basis van het voorliggende ontwerp zal de MKI-waarde (milieu kosten indicatie) van het systeem worden bepaald; deze waarde wordt als minimum opgenomen in het programma van eisen.

Wat betreft het zoveel mogelijk beperken van grondstoffenstromen wordt geëist dat vrijkomende grondstoffen en gronden zoveel mogelijk in het projectgebied moeten worden hergebruikt. Tenminste voor zover dat wettelijk is toegestaan, geen belasting voor de toekomst betekent en efficiënt is. Onderzocht wordt nog welke mogelijkheden er zijn om transport van materialen te laten plaatsvinden via het water.

De realiteit gebiedt te zeggen dat dit soort eisen min of meer standaard worden gehanteerd en door de aannemers worden meegenomen.

Op het gebied van energie wordt nog onderzocht op welke wijze het te realiseren verkeerssysteem eventueel een bijdrage kan leveren aan de duurzame opwekking van energie.

De stand van zaken met betrekking tot de mogelijk gewenste uitbreiding van het warmtenet is niet zodanig dat deze nu via het project Noorderbrugtracé kan worden gerealiseerd.

4.2 Regionale werkgelegenheid en social return

Vanwege de omvang van het project Noorderbrugtracé zal het werk Europees worden aanbesteed. Daarom zal het thema regionale werkgelegenheid geen onderdeel uitmaken van de selectie- en gunningscriteria. Dit wil overigens niet zeggen dat de uitvoering van het project niet zal bijdragen aan de regionale werkgelegenheid. De ervaring bij de uitvoering van dergelijke werken leert dat een aanzienlijk percentage van de arbeidsplaatsen regionaal worden ingevuld; dit zonder dat daaraan eisen zijn gesteld. Dit gebeurt met name via onderaanneming en faciliterende diensten. De verwachting is dat dit ook bij de uitvoering van het project Noorderbrugtracé zal gebeuren.

Voor het project Noorderbrugtracé is de regeling 'Werk maken van Werk' (social return) van toepassing. Deze regeling heeft als doel werkgelegenheid te creëren voor onder andere werkloos werkzoekenden en WSW-ers. De opdrachtnemende partij wordt verplicht minimaal 5% van de aanneemsom te verlonen door middel van het inzetten van leden van de doelgroep. Uit de praktijk blijkt dat dit - indien vroegtijdig bij de uitvoering aan de orde wordt gesteld - niet kostenverhogend werkt. Met de potentiële opdrachtnemende partijen zal overleg worden gevoerd over de wijze waarop hieraan het beste vorm en inhoud kan worden gegeven.

In dit verband kan worden opgemerkt dat vanuit de brede gebiedsontwikkeling Belvédère naar dit thema wordt gekeken en ook naar het thema van sociale activering.



Rondom het thema van de inschakeling van de onderaannemers zal tijdens het aanbestedingsproces expliciet aandacht zijn voor wet- en regelgeving in relatie tot de bij de uitvoering van het werk betrokken werknemers. Meer ruimte is er juridisch niet.

4.3 Tijdelijke bereikbaarheid

Zoals het er nu naar uitziet vormt de tijdelijke bereikbaarheid van de stad en van de bedrijven een van de belangrijkste opgave bij de uitvoering van het project Noorderbrugtracé.

De uitvoering van het project Noorderbrugtracé zal plaatsvinden in de periode 2015 - 2017. Een belangrijk deel van 2015 zal nog in het teken staan van voorbereiding, sloop van opstallen en het verleggen van kabels en leidingen. In 2016 - 2017 wordt aan de noordzijde van de binnenstad een geheel nieuwe infrastructuur aangelegd. In dezelfde periode (2016) komt de infrastructuur van het project A2 Maastricht beschikbaar. Daarnaast zal volgens de huidige planning in de periode 2015 - 2017 ook het project Tram Vlaanderen - Maastricht deels in uitvoering zijn, waarbij ingrijpende werkzaamheden worden verricht op een aantal belangrijke ontsluitende routes in de binnenstad. Tot slot zijn er in die periode ook reguliere, periodieke onderhoudswerkzaamheden te voorzien.

Grote delen van het Noorderbrugproject zijn nieuw werk en belasten de bereikbaarheid in geringe mate. De realisatie van het bruglichaam over de Bosscherweg en de aantakking aan de bestaande brug is uitermate complex en belast wel het verkeerssysteem. De vraag is hoe lang dat duurt en of er alternatieven zijn.

Conform de bijlage bij het eerdere raadsstuk vaststelling wegontwerp van januari 2013 is voor de bereikbaarheid nu als minimumeis gehanteerd dat er één rijstrook per richting beschikbaar moet zijn en dat het langzaam verkeer van de Noorderbrug wordt afgehaald. Hiermee wordt de capaciteit van de brug teruggebracht. De ervaring bij de A2-afslag Geusselt naar rechts richting stad - waar de rijstroken ook zijn teruggebracht - leert dat dit doenbaar zou moeten zijn, mits ook ingezet wordt op een pakket van flankerende maatregelen vanuit "Maastricht Bereikbaar" conform uw besluit van 25 februari 1014. Hiervoor is een subsidieaanvraag voor het Rijksprogramma "Beter Benutten 2" in voorbereiding.

Er wordt gezocht naar optimalisaties rondom het thema tijdelijke bereikbaarheid, bijvoorbeeld via nieuwe rijstroken op een grondlichaam naast de bestaande brug, gefaseerde sloopvarianten van de huidige brug al dan niet in combinatie met zwaardere inzet van de Wilhelminabrug en Kennedybrug. Deze verdere studies met hun financiële consequenties worden aan uw college voorgelegd voor de zomer voordat de dialoogrondes met de aannemers beginnen. Als zodanig behoeft dit niet de start van de aanbesteding te stagneren.

Tijdelijke bereikbaarheid vormt hierbij een belangrijk thema.

De ervaring leert dat de inventiviteit en creativiteit van de aannemers op dit punt niet onderschat moet worden. Zij zullen daartoe in het kader van het aanbestedingsproces uitgedaagd worden.

De woningen en bedrijven in het plangebied moeten tijdens de uitvoering van de werkzaamheden bereikbaar blijven. In een aantal gevallen zijn daarover met bedrijven reeds concrete afspraken gemaakt in relatie tot hun bedrijfsvoering. Deze specifieke afspraken worden onderdeel van het programma van eisen.



5. Personeel & Organisatie.

De organisatie rondom het project Noorderbrug wordt - in relatie tot de stand van het proces - momenteel geleidelijk aan omgebouwd, waarbij de nadruk verschuift van beleidsvoorbereiding naar uitvoering. Rondom het aanbestedingstraject (en de dialoogrondes) wordt een strak gestuurd team in het leven geroepen. Expertise van externen is ingehuurd. De lessen geleerd bij het A2-project worden meegenomen. De kosten zijn begrepen in de raming.

Er is ruimte ingebouwd voor second opinions (die inmiddels op het vlak van de raming hebben plaatsgevonden). Verder is er een zogenaamde “tenderboard” - bestaande uit een drietal externe deskundigen - ingesteld die het proces en de inhoud kritisch volgen en gevraagd en ongevraagd adviseren.

De tenderboard adviseert momenteel over de nota die thans voorligt. Mochten daaruit principiële opmerkingen voortvloeien, dan komen deze uiteraard terug.

6. Informatie en automatisering.

Niet van toepassing.

7. (Duurzame) aanbestedingen.

De aanbesteding is er op gericht het project uit te voeren binnen de door de raad vastgestelde kaders, voor zo weinig mogelijk geld, zonder verlies aan subsidiegelden, in zo kort mogelijke tijd, met zo weinig mogelijk hinder tijdens de uitvoering, met een goede kwaliteit en met zo weinig mogelijk risico's voor de opdrachtgever. Deze zogenaamde ‘succesfactoren’ staan centraal bij alle stappen en keuzes in de totale aanbestedingsprocedure.

Het project zal via een zogenaamd D&C-contract (Design&Construct) worden aanbesteed. Dat wil zeggen dat van de opdrachtnemende partij wordt verwacht het ontwerp verder uit te werken op die beperkte punten waar dat nog nodig is c.q. daarvoor nog ruimte is in een uitvoeringsontwerp en uit te voeren. En hierbij steeds te zoeken naar de meest kosteneffectieve goede oplossing. Met name op het gebied van de (civiel technische) engineering van het project en de projectuitvoering (planning en fasering) kan er potentie zijn voor kostenoptimalisatie.

Vanwege de omvang zal het project Noorderbrugtracé Europees worden aanbesteed. Gezien de complexiteit, met name de opgave een ingewikkelde brugconstructie in te passen in een stedelijk gebied, waarbij de bereikbaarheid van de stad tijdens de uitvoering zo goed mogelijk moet worden gehandhaafd, wordt de aanbesteding gedaan via een concurrentiegericht dialogoog. Dit zal leiden tot beter passende inschrijvingen. Deze aanbestedingsvorm is conform de nieuwe Aanbestedingswet 2012 en het Aanbestedingsreglement Werken 2012.

8. Beheersparagraaf IBOR.

Het project Noorderbrugtracé is voorbereid in een periode dat de post voor onderhoud van infrastructuur in de gemeentelijke begroting jaarlijks groeide vanwege uitbreiding van het areaal. Daarom is er bij de bepaling van het projectbudget voor de Noorderbrugtracé geen rekening gehouden om hieruit ook het langjarig onderhoud te financieren. Dit punt speelt niet alleen bij het project Noorderbrugtracé, maar ook bij een aantal andere projecten. Er zijn voorstellen in voorbereiding hoe hier in financiële zin mee om te gaan.



Deze worden separaat aan het college voorgelegd en zullen een plaats krijgen in de Kaderbrief voor een discussie op raadsniveau. Vanwege de voortgang van het project wordt met de aanbesteding van het project Noorderbrugtracé niet op het resultaat van deze discussie gewacht.

De onderhoudscomponent van de nieuwe infrastructuur is niet meegenomen bij de aanbesteding. De adviezen ter zake geven aan dat de omvang daarvan te klein is om een financieel aantrekkelijke aanbesteding te krijgen en het maakt het mogelijk om het onderhoud te kunnen wegzetten bij regionale bedrijven.

In het aanbestedingscontract worden zaken als kwaliteit, levensduur en onderhoudbaarheid uiteraard wel meegenomen.

Op verschillende delen van het project Noorderbrugtracé is conform raadsbesluit geluidreducerend asfalt gepland. Met name waar dat vanuit de verwachte verstoring een effectieve maatregel is om de hinder te beperken. De vigerende bestemmingsplannen (en bijbehorende verzoeken om hogere waarden) zijn op de toepassing van deze asfalttypen gebaseerd. De opdrachtnemende partij zal de mogelijkheid worden gegeven om eventueel af te wijken van de asfaltspecificaties, als dat maar gebeurt binnen de grenzen van het juridisch planologisch kader en daarmee samenhangende beoogde geluidreductie.

Tot slot is onderzocht in hoeverre aan de bestaande, te handhaven infrastructurele kunstwerken (bruggen en viaducten) binnen het projectgebied constructieve aanpassingen noodzakelijk zijn c.q. in welke mate er sprake is van achterstallig onderhoud. Dit speelt zich af bijvoorbeeld bij de Noorderbrug waar enige scheurvorming is geconstateerd aan de onderzijde. Indien het nodig of wenselijk blijkt (al dan niet achterstallige) onderhoudswerkzaamheden uit te voeren, dan volgt een separaat voorstel waarbij mogelijk aanvullende middelen ter beschikking gesteld moeten worden vanuit het onderhoudsbudget. Ten behoeve hiervan worden de onderzoeken in nauw overleg met de onderhoudsmensen uitgevoerd.

9. Kosten en risicobeheersing.

Op 18 juni 2013 heeft de gemeenteraad de herijking grex Belvédère 2013 vastgesteld en het college de opdracht gegeven tot uitvoering van deze grex over te gaan.

Met de bijdragen van het Rijk en de provincie Limburg die in deze grex zijn meegenomen is er nu voldoende basis voor de uitvoering van het project, inclusief een ingebouwde financiële risicoreservering die inmiddels op het voor dit soort projecten en in dit stadium van het proces gebruikelijke hoogte is gebracht.

Voor de werkomvang zoals hiervoor geschetst is de oorspronkelijke kostenraming van Witteveen en Bos geactualiseerd, er liggen nieuwe ramingen van de Grontmij en er heeft zorgvuldigheidshalve een laatste check (second opinion) plaatsgevonden door een drietal externe adviseurs die tot op heden niet bij het project waren betrokken. Er ligt met andere woorden een actuele kostenraming die voldoende vertrouwen geeft dat het project binnen de financiële kaders kan worden uitgevoerd. De kostenraming ligt vertrouwelijk ter inzage voor het college; in relatie tot de aanbesteding wordt deze niet openbaar.

Indachtig het rekenkamerrapport en uw besluitvorming ter zake is het in kaart brengen van de risico's, beperking daarvan, beheersing en de monitoring daarvan de rode draad bij het vaststellen en inrichten van het aanbestedings- en uitvoeringsproces van het project Noorderbrugtracé. Daarom wordt een zodanig proces voorgesteld waarin:

- optimaal gebruik wordt gemaakt van kennis uit de markt als het gaat om kosteneffectieve oplossingen;



- maximaal wordt geprofiteerd van mogelijk aanbestedingsvoordeel in relatie tot de marktsituatie en de schaalgrootte van het project;
- de risicoverdeling tussen opdrachtgever en opdrachtnemer voor de gemeente zo gunstig mogelijk wordt verdeeld en daarbij het risico op financiële tegenvallers tijdens de uitvoering zoveel mogelijk wordt beperkt.

De aanbesteding zal zodanig worden gevoerd dat maximaal greep wordt gehouden op de uitvoeringskosten. Voor het totale project is een risicomanagementsysteem opgezet, zoals gebruikelijk bij de voorbereiding en realisering van grote(re) infrastructurele werken. Met de hierin beschreven beheersingsmaatregelen is er voldoende basis om de aanbesteding van het project Noorderbrugtracé te starten.

10. Voorstel.

Middels deze nota wordt de start van de aanbesteding gemarkeerd door middel van het volgende besluit:

1. Tot vaststelling over te gaan van het wegontwerp, zoals in deze nota beschreven met dien verstande dat
 - a. ter plaatse van Boschpoort als geluidwerende voorziening de bestaande muur wordt aangehouden, opgehoogd met een licht doorlatend scherm;
 - b. de Gebroeders Van Limburglaan wordt ingericht voor rechtsaf bewegingen en de Voedingskanaalweg wordt aangesloten op de Bosscherweg;
 - c. de Fort Willemweg richting Ravelijn wordt vergroend met een haag en niet met een doorlopende bomenrij omdat daarmee de openheid van het schootsveld wordt aangetast.
2. Akkoord te gaan met (de start van) het aanbestedingsproces conform de nieuwe aanbestedingswet (ARW 2012) dat voorziet in het Europees op de markt zetten van het project via een D&C-contract, waarbij via de selectieleidraad en de concurrentiegerichte dialoog wordt ingezet op een passende inschrijving en gunning in maart 2015.
3. De raadsleden te informeren over de (start van de) aanbestedingsprocedure via bijgaande brief.
4. Belvédère Wijkontwikkelingsmaatschappij B.V. (WOM) te mandateren de operationaliteit verder ter hand te nemen - ingebed binnen de gemeentelijke organisatiestructuur - voor het voorbereiden en uitvoeren van de aanbesteding en de gunning conform de door de raad vastgestelde financiële kaders, alsmede het doen uitvoeren van het werk en de overdracht - na gereedkomen - aan de gemeente.

11. Planning en organisatie.

De aanbestedingsprocedure zoals hiervoor beschreven zal vanaf de start (de aankondiging) tot aan het eind (definitieve gunning) ongeveer een jaar in beslag nemen. De procedure wordt direct na het collegebesluit in maart 2014 gestart door middel van de aankondiging/publicatie. De gunning is gepland begin 2015. Dit past in de masterplanning van het gehele project Noorderbrugtracé waarin start van de werkzaamheden is voorzien in 2015 en het project eind 2017 gereed is.

Het project wordt krachtens raadsbesluit van 18 juni 2013 uitgevoerd met als bestuurlijk opdrachtgever de wethouder Stadsontwikkeling i.c. project coördinerend wethouder Belvédère, als ambtelijk opdrachtgever de directeur Beleid en Ontwikkeling en als ambtelijk opdrachtnemer de programmamanager Belvédère Maastricht met een sterke aanhaking van het lijnmanagement-de lijnorganisatie. In dit driehoeksoverleg zal de voortgang van het project aan de orde komen. En uiteraard vinden er periodieke terugkoppelmomenten naar college en raad plaats.



Daarbij is specifiek aandacht voor de invulling van de functie van bedrijfsvoering waaronder risico-management, budgetbewaking, planning, verslaglegging, P&C-cyclus, terugkoppeling etc. conform de gemeentelijke spelregels.

De WOM treedt op - eveneens conform raadsbesluit - als operationeel uitvoerend vehicle, volgend op gemeentelijke besluitvorming en zal als zodanig op verzoek van de gemeente de aanbesteding voeren binnen alle kaders die daarvoor staan.

Collegenota