

Notulen Marktverkenning A2 Maastricht

d.d. 3 september 2003, MECC Maastricht

Programma

09.30 uur:	Ontvangst
10.00 uur:	Opening door dagvoorzitter Hans Albersen
10.10 uur:	Welkomstwoord door burgemeester drs. G.B.M. Leers van Maastricht
10.20 uur:	Introductie Stuurgroep A2 Maastricht
10.40 uur:	Presentatie 1: 'Wat moet het A2-project oplossen?' Jos Geurts, projectmanager A2 Maastricht
10.55 uur:	Presentatie 2: 'Hoe willen wij de markt betrekken?' Bert de Graaff, projectleider PPS A2 Maastricht
11.10 uur	Pauze
11.40 uur:	Wat vindt ú van de voorgestelde aanpak? Ruimte voor reacties en vragen (schriftelijk of mondeling ingediend)
12.30 uur:	Afsluiting officiële programma door de voorzitter van de Stuurgroep; aansluitend lunch
14.00 uur:	Einde

Opening, door dagvoorzitter Hans Albersen

De heer Hans Albersen, communicatieadviseur bij Rijkswaterstaat directie Limburg, is dagvoorzitter. Naast zijn inzet voor de Projectorganisatie A2 Maastricht is hij onder meer belast met de communicatie rondom het infrastructurele project Via Limburg.

Welkomstwoord, door burgemeester drs. G.B.M. Leers van Maastricht

Burgemeester Leers heet iedereen welkom namens de vier deelnemende partijen. De Provincie Limburg, Rijkswaterstaat directie Limburg en de gemeenten Maastricht en Meerssen. De vier partijen die – ondanks de vooralsnog vele onzekerheden – samen een optimale eensgezindheid hebben bereikt. Dit heeft geresulteerd in een projectaanpak zoals beschreven in 'Marktverkenning A2 Maastricht'.

Een belangrijk onderdeel van de aanpak is de publiekprivate samenwerking, de PPS. Wat is de optimale vorm van publiekprivate samenwerking? Er zijn drie Maastrichtse voorbeelden te noemen, waarbij een publiekprivate samenwerking succesvol is gebleken: Céramique, het Markt-Maasproject en Belvédère. De goede samenwerking tussen private en publieke sectoren leidde tot het naar boven komen van innovatieve krachten. Over PPS wordt veel gesproken in het land, maar het wordt nog te weinig in de praktijk gebracht. Nieuw binnen de A2-PPS is het betrekken van de marktpartijen in een zo vroeg mogelijk stadium van het project en bij de planvoorbereidingen, ondanks het feit dat er dan nog veel procedures te gaan zijn en er veel onzekerheden zijn.

Een interactie met de marktpartijen is noodzakelijk om de volgende vragen te kunnen beantwoorden:

- Zitten we op de goede weg?
- Voelt u zich ook daadwerkelijk uitgenodigd om mee te denken en creatief te zijn?
- Op welke manier denkt u een bijdrage te kunnen leveren aan dit project?

Introductie Stuurgroep A2 Maastricht

Hoofdingenieur Directeur mr. J. Teders, Rijkswaterstaat directie Limburg

Rijkswaterstaat directie Limburg is verantwoordelijk voor de hoofdinfrastructuur, de natte en droge infrastructuur van Limburg. Vanuit die verantwoordelijkheid over bereikbaarheid en doorstroming, veiligheid en leefbaarheid constateert Rijkswaterstaat al jarenlang dat de A2-traverse Maastricht een knelpunt is. Door samenwerking van rijk en regio kunnen we een totaalconcept ontwikkelen voor het oplossen van alle problemen rondom de A2.

Gedeputeerde ing. M. Vestjens, Provincie Limburg (portefeuille verkeer en infrastructuur)

In 1998 zijn er afspraken gemaakt met het Rijk over een gezamenlijke studie van de Provincie en de gemeenten Maastricht en Meerssen naar een PPS-aanpak van de A2. Na grondig onderzoek is de studie 'Maastricht raakt de weg kwijt' (juli 2002) afgerond. Hierdoor is de A2-problematiek op de politieke agenda van Den Haag terechtgekomen en gehonoreerd met een bestuursovereenkomst (januari 2003). In dit vroege stadium willen wij van u vernemen hoe we de regelgeving en de procedures op elkaar moeten afstemmen om tot de meest innovatieve oplossingen te kunnen komen.

Wethouder J. Dejong, gemeente Meerssen

De gemeente Meerssen werkt hard aan het verkeersluw maken van Meerssen, en daarvoor is het terugdringen van het sluipverkeer essentieel. Dat sluipverkeer is onder meer ontstaan door het dichtslibben van de A2 voor Maastricht. Het is ook nodig dat de Beatrixhaven vanaf de A2 bereikbaar is, zodat er geen extra verkeer meer door Meerssen gaat. En als derde willen we de A2 en A79 volledig verknopen, om ook hier een goede verbinding tot stand te brengen. Het realiseren van deze maatregelen is van groot belang voor onze gemeente, en reden om te kiezen voor een gezamenlijke aanpak.

Wethouder Stadsontwikkeling M. Depondt-Olivers, gemeente Maastricht

Het aanzien van de stad zal met dit project aanzienlijk veranderen. De autoweg en het sluipverkeer hebben een gigantische impact op de huidige ruimtelijke structuur. We kunnen de hele barrièrewerking en de hinder voor de leefomgeving op een enorme manier aanpakken. We moeten daarbij goede afspraken maken over de vastgoedontwikkeling die in het project opgenomen wordt. Afspraken zoals 'Wat komt er dan en in welke omvang?' Het gaat om afstemming met de totale stedelijke ontwikkeling. Er moet een adequate aansluiting komen met de directe omgeving achter de A2, hetgeen nadrukkelijk onderdeel zal zijn van de afweging van plannen. Sturen op kwaliteit is daarom een kritisch onderdeel van de vastgoedontwikkeling.

Wethouder mr. J. Aarts, gemeente Maastricht (voorzitter Stuurgroep A2)

In Maastricht is men al 25 jaar bezig met de A2-problematiek. Twintig Jaar geleden reden er 40.000, toen ik wethouder werd 60.000, nu 75.000 en in 2010 100.000 auto's per etmaal op de A2. De maatschappelijke problemen die dat met zich meebrengt, moeten we in zijn totaliteit bekijken. Het gaat om een stad die op termijn qua leefbaarheid, milieu, bereikbaarheid en economische functie kapot gaat, tenzij het probleem wordt opgelost. De politiek, het bestuur (plaatselijk en landelijk) zal daarvoor zorgen. De gemeente heeft er hard aan gewerkt, en in financieel moeilijke tijden heeft het kabinet toch besloten om geld ter beschikking te stellen. Beperkt, maar het geeft wel aan hoe belangrijk men dit project vindt. De stad Maastricht, de provincie Limburg, de gemeente Meerssen en het Rijk hebben ieder een behoorlijke duit in de zak gedaan. Het gaat om majeure maatschappelijke problemen, die we oplossen voor mensen in deze stad en omgeving. Vanwege de beperkte middelen is creativiteit nodig: marktpartijen als u zijn nodig, om kosten te besparen en om mogelijkheden te vinden vanuit de markt om de oplossingen te verwezenlijken. Twee opmerkingen voordat u aan de slag gaat: het gaat om een stedelijke omgeving en er zijn meerdere programma's in de stad. De A2-omgeving is belangrijk, maar is geen onbeperkte markt voor kantoren en woningen. De tweede opmerking is misschien wel de belangrijkste begrenzing: alles wordt gedaan ten gunste van de mensen in deze stad en in de omgeving. Woonwijken zullen nadelen en voordelen ondervinden van het project, en de daaruit voortvloeiende problemen dienen ook te worden opgelost. De sociale component zal in uw plannen dan ook zwaar worden beoordeeld. Besef dat slopen van woningen niet zo maar aan de orde is.

Presentatie 1:

'Wat moet het A2-project oplossen?', door de heer Jos Geurts, projectmanager A2 Maastricht

Het A2-project behelst een meervoudig probleem: er is een samenhangende problematiek van verkeer, milieu, gezondheid, leefbaarheid, economische vitaliteit en ruimtelijke kwaliteit. Voorop staat een integrale visie op en aanpak van infrastructuur en gebiedsontwikkeling, die bij voorkeur via een PPS wordt gerealiseerd. Bovendien hanteren we een hoog tempo. De planfase loopt van 2003 tot 2007; uitvoering is voorzien voor 2007-2011.

Doelstellingen Doel van het A2-project is een goede verkeersdoorstroom, terugdringen van het sluipverkeer en het bereikbaar houden van stad en regio. Tweede doel is het slechten van de barrièrewerking. De A2 moet weer dé bindende factor in het oostelijke stadsdeel worden, en een gewilde locatie om te wonen en te werken. Door de verkeersdrukke is de A2 nu een barrière. Ze veroorzaakt een duidelijke scheiding van buurten aan weerszijden. Het zijn buurten die al op achterstand staan en wachten op stedelijke herstructurering. Een belangrijke opgave is een Masterplan voor een optimale ruimtelijke integratie van de A2 in het oostelijke stadsdeel. De markt wordt uitgenodigd om mee te denken over het creëren van ruimtelijke kansen in relatie tot de A2.

Vanaf 1998 is de strategie ingezet om de A2-problematiek op te lossen in een samenwerkingsverband van overheid en marktpartijen. Dit vormt de grondslag van het rapport 'Maastricht raakt de weg kwijt', verschenen in juli 2002. In deze verkenning is een voorstel tot oplossing gedaan met het voorlopige etiket '**optimale variant**'. Die optimale variant is in zijn eenvoud makkelijk uit te leggen:

1. De snelweg A2 naar Maastricht en de A79 naar Heerlen zijn op dit moment niet optimaal met elkaar verbonden. De optimale variant gaat uit van een volledige verknoping van A2 en A79 op rijkswegniveau. Daarbij inbegrepen is het opwaarderen van de zogeheten Vliegveldweg en het afsluiten van de huidige afslag Bunde.
2. Vrachtverkeer van de A2 en de A79 kan nu niet direct naar het grootste industrieterrein in de regio Maastricht, de Beatrixhaven: een directe aansluiting van de A2 op de Beatrixhaven ontlast dus direct het regionale en lokale verkeersnet.
3. De optimale variant voorziet in een snelle doorstroming van het Maaskruisend verkeer vanaf De Geusselt naar de Noorderbrug. De opgave is het weghalen van stoplichten door een ongelijkvloerse kruising Viaductweg/Meerssenerweg.
4. De ontvlechting van lokale en doorgaande verkeersstromen boven en onder het maaiveld door ondertunneling van de rijksweg A2, met daarboven een boulevard tussen De Geusselt en Europaplein.
5. En tot slot de gebiedsontwikkeling. Verkeer en leefbaarheid in het aangrenzende gebied zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden. Oplossingen voor de A2 creëren in alle gevallen kansen voor het totale gebied. De vraag is dus niet óf gebiedsontwikkeling speelt, maar wanneer, in welke omvang, in welk tempo, en of sprake moet zijn van een directe koppeling aan het A2-project of juist niet. De projectorganisatie werkt aan een ruimtelijke visie voor het oostelijke stadsdeel, een Masterplan als referentiekader voor de beoordeling van alle mogelijke oplossingen. Uitgangspositie in de plannen voor gebiedsontwikkeling is vooralsnog het rapport 'Maastricht raakt de weg kwijt'. Daarin zijn twee typen locaties aangegeven met potenties voor gebiedsontwikkeling. Ten eerste zijn enkele locaties aangemerkt voor vastgoedontwikkeling. In de formele aanbesteding wordt precies bekend om welke locaties en potenties het gaat. Ten tweede mochten flats moeten worden gesloopt voor een tunnel, dan komen meerdere locaties vrij voor herontwikkeling.

Op dit moment maakt de projectorganisatie het onderscheid tussen: een voorlopig projectgebied A2 vanuit het rapport en een voorlopig studiegebied A2, grofweg Maastricht Oost, voor een optimale ruimtelijke inpassing. Vervolgens moeten de opgaven en programma's A2 op het niveau van stad en regio op elkaar zijn afgestemd. Hoe de definitieve **projectgrenzen** van het A2-project gaan lopen zal met name afhangen van het nu ingezette PPS-traject. U heeft – denken wij – eigen ideeën over optimale oplossingen, waarin niet alleen verkeersproblemen worden opgelost, maar kansen voor het gebied zelf worden gecreëerd in een creatief verband van alle betrokken partijen.

Het rapport heeft in elk geval met de presentatie van deze zogeheten 'optimale variant' aangegeven dat een kwalitatief goede oplossing mogelijk én betaalbaar is. Deze oplossing zal samen met andere partijen nu verder moeten worden onderzocht en concreet uitgewerkt. Dat zal allemaal gebeuren in een democratisch proces van afweging en toetsing door een ieder die daar een belang in heeft, want

we staan aan de startstreep van een Tracéprocedure, waarin duidelijk wordt of de optimale variant in vergelijking met andere oplossingen écht optimaal is, dan wel dat er andere en betere oplossingen denkbaar zijn.

(Zie ook: document 'Marktverkenning A2 Maastricht', blz. 11-14, en de hand-out van de presentatie.)

Presentatie 2:

'Hoe willen wij de markt betrekken?', door de heer Bert de Graaff, projectleider PPS

Het betrekken van marktpartijen op zo'n vroeg tijdstip in het traject is nog niet eerder in Nederland gebeurd. De verkenning is nu achter de rug. We gaan vanaf 2004 de planprocedure in. Dat is een procedure die aangevoerd wordt door de Tracéwet. Er zijn drie stappen te onderscheiden:

- De startnota, waar gaat het om?
- Welke problemen zijn er en wat voor effecten veroorzaken die?
- Welke alternatieven zullen onderzocht worden?

Medio 2004 zal gaan worden gewerkt aan de oplossingsrichtingen, die vervolgens worden uitgewerkt in het Tracébesluit. Elk van deze fases gaat gepaard met inspraak en een besluit door het bevoegd gezag. Daar wordt een RO-procedure aan gekoppeld. Ons voorstel is om aan die procedure een aanbestedingsprocedure te koppelen, halverwege de startnotitiefase. Die zou dan in februari / maart 2004 kunnen opstarten. Eerst een voorselectie; in de Trajectnotafase hebben we graag de medewerking van de markt om oplossingen uit te werken voor die Trajectnota.

De keuze voor PPS is voorbereid in het rapport 'Maastricht raakt de weg kwijt'. Het project moet integraal worden uitgevoerd. Bij Ruimtelijke Ordening bijvoorbeeld is de markt beter bekend met dit soort zaken dan de overheden. Dat komt terug in de bestuursovereenkomst. Ook bij het Rijk en in het bijzonder bij Verkeer en Waterstaat is nu het uitgangspunt, dat samenwerking nodig is in een opgave zoals deze, die bovendien in een stedelijke omgeving plaatsheeft. Het is een complexe opgave en de expertise van alle partijen is nodig om tot een geïntegreerd geheel te komen. Zeer belangrijk is de garantie van wat het gaat kosten en wat het opbrengt: waar ligt het optimum voor én prijs én kwaliteit?

De traditionele aanpak is om te starten met de infrastructuur, waarbij de overheid zorgt voor de planontwikkeling en de beste oplossingen. Vervolgens wordt de infrastructuur gerealiseerd en dan pas volgt de vastgoedontwikkeling. Als dit samen wordt **geïntegreerd**, krijg je – denken wij als projectorganisatie – de beste, meest innovatieve oplossingen. Als de realisatie naar voren wordt getrokken, betekent dat openbaar aanbesteden. Dat moet volgens de procedures van de openbare aanbesteding. Die procedures willen we vervlechten.

Nieuw aan het project is een PDB(fm)-structuur, wat staat voor PlanontwikkelingDesignBuild (maintain-Finance). Planontwikkeling is van essentieel belang voor de projectorganisatie: in wezen omvat dit de tracéwet procedure en ruimtelijke procedure. Ook nieuw is het koppelen van infrastructuur en gebied in één aanbesteding en in één contract. Wat de gebiedscope wordt, moet geleidelijk aan duidelijk worden. Bij aanbesteding is er een gebiedscope, die bij start nog niet vast ligt. Kan en wil de markt daarmee omgaan? Wij nodigen de markt uit om te kijken wat voor kansen en mogelijkheden zo'n weg geeft aan het gebied.

Vervlechting met Tracéwet en RO-procedure

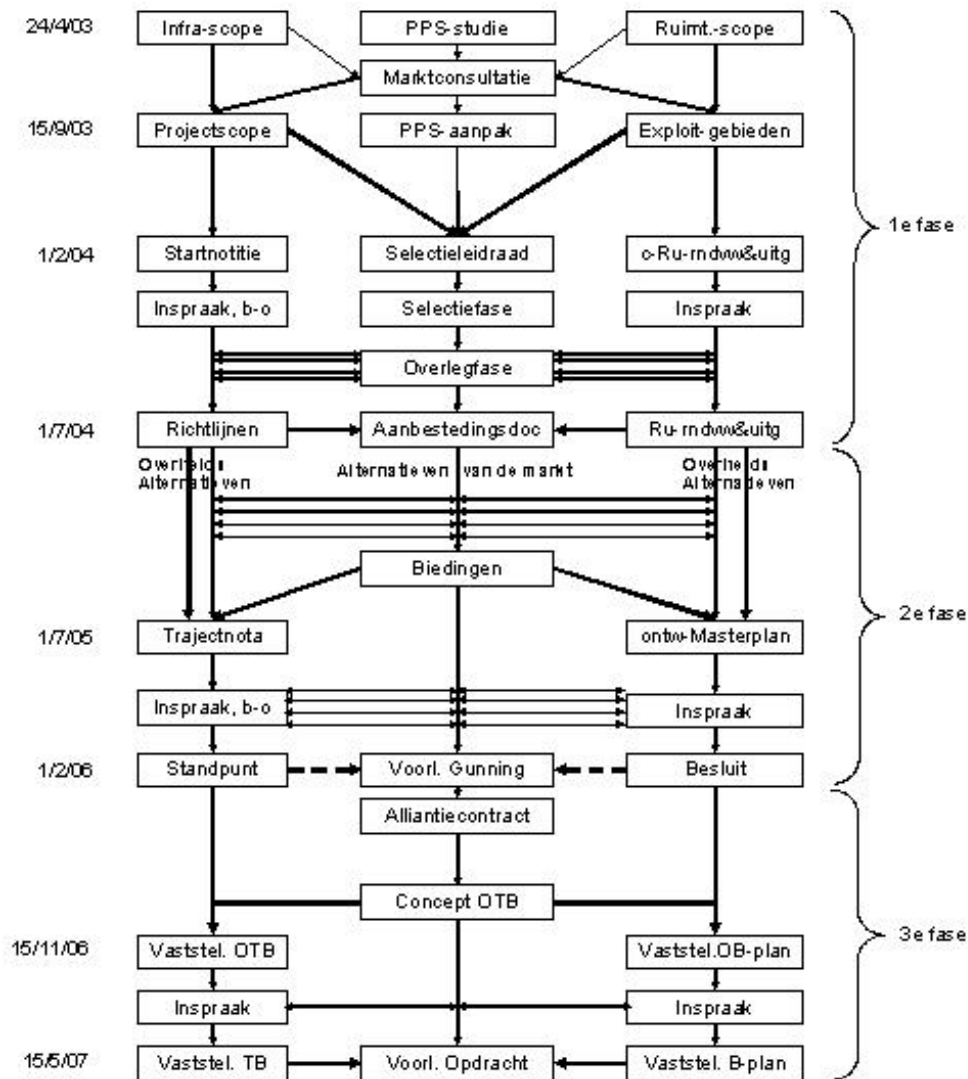
In de selectiefase waarin we naar 3 à 4 consortia gaan, zijn vooral vaardigheidscriteria van belang. In de daaropvolgende overlegfase is er afstemming: zitten we op de goede weg? Met het dan ontstane concept biedingdocument opent de biedingfase. Hierna volgt de voorlopige gunning. Daarna gaan we verder met de partij waaraan opdracht wordt verleend en die het gaat aanleggen. Het is de bedoeling deze procedures te vervlechten en daarvoor zijn er een aantal cruciale momenten in het traject.

Het concept van startnotitie en richtlijnen, ruimtelijke randvoorwaarden en uitgangspunten is in februari 2004 klaar. Tevens is daarmee de selectieleidraad gemaakt. Hierop volgt de inspraak en een besluit van het bevoegd gezag, medio 2004. Daarmee zijn de uitgangspunten van het biedingdocument vastgelegd. De marktpartijen maken een eigen variant, waarbij er interacties zullen zijn over de effecten en kwaliteiten. Dat alles gaat de inspraak in. Het bevoegd gezag besluit op grond van het programma van eisen en een beoordelingskader, waarna de gunning volgt. Die partij gaat met ons in een samenwerkingcontract verder werken aan het tracébesluit, vergunningen en uitvoering.

Onze vragen

- Heeft u interesse om mee te doen? Gaat u meedoen?
- Welke verbetervoorstellen heeft u? Welke meerwaarde geeft dit volgens u?
- Wilt u onze vragen schriftelijk beantwoorden voor 25 september 2003?
(Zie ook: document 'Marktverkenning A2 Maastricht', blz. 15-30 en de hand-out van de presentatie.)

Wat vindt u van de voorgestelde aanpak? Ruimte voor reacties en vragen uit de zaal.



Op verzoek: extra uitleg over de vervlechting van de procedures

Met de vervlechting van procedures kunnen we tijdswinst en procedurewinst boeken, en uiteindelijk zelfs een beter eindproduct krijgen. Aanbesteding is een wedstrijd en het speelveld is beweeglijk. Op dit moment in het proces is de vraag: wat is ons project? Wat is de scope, aan de infrastructurele kant en aan de ruimtelijke kant? In februari 2004 moet dit resulteren in een startnotitie, een concept ruimtelijke uitgangspunten en randvoorwaarden. Dat gaat de inspraak in. Het bevoegde gezag stelt dan de projectbegrenzings vast, de alternatieven die moeten worden onderzocht, de effecten waarop moet worden beoordeeld, en de kwaliteiten die we willen behalen.

De volgende fase is de Trajectnota. Medio februari 2004 komt er een advertentie in het Europees aanbestedingenblad. De selectieleidraad wordt dan bekend gemaakt, met daarin ook de scope, de gunningen, de beoordelingskaders, etc. Het allerbelangrijkste zijn de selectiecriteria. Consortia bestaande uit ontwikkelaars, beleggers, bankiers en aannemers zullen worden beoordeeld. Naast de gewone minimumvoorwaarden, ook de vaardigheden, de kwaliteiten. Zijn het partijen die eerder gewerkt hebben aan dit soort conceptvorming? Zijn het partijen die deze schaal aankunnen? Is er infra-ervaring, betonervaring en projectontwikkelingervaring? Samen vormen deze benodigde kwaliteiten de selectiecriteria. Op grond daarvan zullen 3 à 4 consortia worden uitgekozen.

Voordat het definitieve biedingcontract klaar is, wordt het concept besproken. Deze septembermaand is er de eerste interactie met marktpartijen. Wat vindt u van het speelveld, deze procedure en dit reglement? Een tweede interactie met marktpartijen is nodig om dit alles scherp te krijgen. Tegen die tijd is de inspraak gereed, liggen de richtlijnen er en kan het biedingdocument definitief worden samengesteld. Het belangrijkste is natuurlijk het programma van eisen, waaraan moet worden voldaan, maar dat gelijktijdig ook haalbaar moet blijven. Het wensenlijstje wordt vertaald in het beoordelingskader. De circa 10 effecten die altijd in een tracé beoordeeld worden. Kwaliteiten die we willen bereiken in het stedelijke gebied, zijn vastgelegd in die richtlijnen en ruimtelijke randvoorwaarden en uitgangspunten. Daarmee gaan de 3 à 4 consortia aan de slag voor een verder uitgewerkte oplossing. Alle partijen kunnen objectief en geanonimiseerd gebruik maken van een verkeersmodel: men kan zijn oplossing daarin laten doorberekenen en de berekening terugkrijgen om de effecten te zien. Naast het beoordelingskader levert dit sturing op voor de eigen ontwerprichting. Dan komen er biedingen in, en ook een begroting.

De trajectnota dient voor de besluitvorming en inspraak. De trajectnota is een openbaar stuk, dus wat openbaar moet worden in het kader van de inspraak, zal openbaar worden.

Vraag: *'Hoe zit het met onze innovatieve ideeën, etc.?'*

Antwoord: In trajectnota is het niet nodig om alle innovatieve ideeën te ontsluiten, maar het is wel nodig om dat neer te zetten, wat de inspraak wil weten. Wellicht is het mogelijk om niet precies te laten zien hoe het gedaan wordt, maar in dat geval dient er op straffe van een bankgarantie te worden gegarandeerd dat een aangegeven effect wordt bereikt.

Wanneer de Trajectnota de inspraak ingaat, mag de partij zelf de presentatie komen uitleggen. Het programma van eisen en het beoordelingskader is ook het richtsnoer voor het bevoegde gezag om te kunnen kiezen. Het moet 1 op 1 aansluiten met hetgeen uit de gunningcriteria komt, en dat is dus afkomstig van de minister, de gemeenteraad en het bevoegde gezag. Er is een spanning: immers, de overheid wordt uitgedaagd om al op dat moment openbaar te maken wat de criteria zijn waar zij op zullen besluiten. Dat is de uitdaging die wordt aangegaan als we tekenen. Waarbij het bevoegde gezag gelijktijdig besluit wat de voorlopige gunning is.

Vraag: *'Wanneer wordt een 'best and final offer' gevraagd?'*

Antwoord: de projectorganisatie stelt voor dat twee consortia die voldoen aan het programma van eisen en die het hoogst scoren in het beoordelingskader, zullen worden gevraagd om een 'best and final offer' uit te brengen. Zodat op tijdstip van voorlopige gunning de normale marktspanning benut is, die de overheid nu eenmaal behoort te benutten. Als de voorlopige gunning er is, wordt met die partij een samenwerkingscontract opgesteld. Daarom is er een open begroting: de laatste fase van het tracébesluit moet nog worden doorlopen. Op bestemmingsplanniveau, en gezien de precisie van de inpassing kunnen daar zeker aan de vastgoedkant weer andere ideeën ontstaan. De markt is immers beweeglijk. Daarom willen we een intelligent samenwerkingscontract, bestaande uit een gefixeerd vast deel en een variabel deel, samsam overheid en marktpartij. Het tracébesluit wordt vastgesteld na de inspraak. Dan kunnen de vergunningen worden aangevraagd en kan het werk beginnen. Kortom: het speelveld en de projectscope worden langzaam duidelijker. Mede door u als marktpartijen, het is een integrale opgave. Doet u mee met deze wedstrijd, en met dit reglement?

Vraag: *'Hoe denkt de projectorganisatie om te gaan met kennisvoorsprong? Er is bij enkele marktpartijen immers al kennis aanwezig?'*

Antwoord: 'Het rapport Maastricht raakt de weg kwijt' is gemaakt door Aveco de Bondt. Alle informatie die over een weer is gegaan, zal volstrekt openbaar worden gemaakt. Alle gegevens die voor een verkenning noodzakelijk zijn, zullen op een CD worden gezet die voor een ieder te verkrijgen is. De planning voor deze CD is 1 oktober aanstaande. Men heeft dan tot 1 juli 2004 (wanneer de eigenlijke 'wedstrijd' begint) de tijd om een eventuele voorsprong ruimschoots in te halen.

Statement: *'De gekozen aanpak en het langdurige commitment van de partijen tijdens aanbesteding en realisatie, vereist extra aandacht voor de selectiecriteria.'*

Antwoord: In de selectie gaat het om kwaliteitseisen. Daar hoort projectmanagement bij: is daar ervaring mee, voor dit type grootschalige projecten? Er hoort ook conceptontwikkeling bij: is dat al eerder gedaan in een zodanige vroege fase, waarin ook de overheden nog bezig zijn met de planvorming? Deze zaken worden geobjectiveerd naar criteria. De strekking is: weet waar je aan begint. Want het is van essentieel belang voor de projectgroep dat er voldoende gekwalificeerde partijen meedoen. Vervolgens moeten de kwaliteitseisen bewijsbaar zijn. Een toegevoegde kwaliteitseis is: kunt u met een plannende overheid werken en heeft u daar ervaring mee? De objectivering begint in november als de Stuurgroep het besluit genomen heeft: 'zo gaat het gebeuren'.

Vraag: *'Wie zal de opdrachtgever zijn?'*

Antwoord: De belangrijkste toekomstige eigenaren van het project, dat is Rijkswaterstaat enerzijds en de gemeenten anderzijds, zullen gezamenlijk het opdrachtgeverschap invullen, bij voorkeur door een mandatering aan een entiteit zodat er een aanbesteder is als aanspreekpunt voor marktpartijen. Het gaat om een totaalpakket waarvan het speelveld en de spelregels nog in de maak zijn. Bij een dergelijk totaalpakket ligt het voor de hand dat er een eenduidige aanspreekbare opdrachtgever komt. Hoe dat geregeld gaat worden is nog een discussie in de Stuurgroep.

Vraag: *'Hoe is in de planning de conditioneringfase geregeld, met name het verleggen van kabels en leidingen? Deze fase dient immers eerst afgerond te zijn voor dat de realisatie kan starten.'*

Antwoord: De nutsbedrijven hebben zelf initiatief getoond en contact opgenomen met de projectorganisatie om daar heel vroegtijdig over in gesprek te gaan en er een deelproject van te maken. Het zit nu in de planning en het spreekt voor zich dat dat huiswerk af moet zijn voordat met het daadwerkelijke karwei kan worden begonnen.

Vraag: *'Wordt in de trajectnota aan meerdere bidders gelijktijdig gevraagd om in hun biedingfase een plan op te stellen?'*

Antwoord: In de trajectnota staan de alternatieven die het bevoegde gezag gevraagd hebben te onderzoeken. In de wet staat dat er een nulalternatief en een meest milieuvriendelijk alternatief moeten worden onderzocht. In de startnota wordt gesproken over een tunnelachtige oplossing, op basis waarvan varianten kunnen worden ontwikkeld. Elk van de 3 à 4 consortia dient een voorstel in. In ultieme zin is de slotparagraaf van een trajectnota een tabel, met de wettelijk verplichte varianten en de voorstellen van de markt, met voor iedere variant de effecten en kwaliteiten vermeld. De commissie MER waakt er verder voor, dat alles volgens de regels van de inspraak verloopt.

Slotwoord, door de heer mr. J. Aarts, voorzitter van de Stuurgroep

Maastricht is een 2000 jaar oude stad, die 15 miljoen bezoekers per jaar in de binnenstad alleen trekt. Maastricht is het waard om voor te gaan. De oplossing van de A2-problematiek is een ware uitdaging voor alle overheden – rijk, provincie en gemeenten. Hopelijk is het voor u, de private partijen, ook een uitdaging; niet alleen vanuit een zakelijk oogpunt, maar ook vanuit een maatschappelijk oogpunt. Het maatschappelijke ondernemerschap kunt u tentoonstellen in de bijdrage die u ons stuurt.