

‘Deze aanpak is nog steeds ongeëvenaard’



Zowel de aanbesteding als de planprocedures zijn bij A2 Maastricht op een innovatieve manier verlopen. De managers planprocedures die er bij betrokken waren, Dik Bouman namens Avenue2 en Jeroen Maas namens Projectbureau A2 Maastricht, spreken nog altijd over een gedurfd en spannend proces. Een proces dat door de combinatie van lef, veel creativiteit, de goede samenwerking en de grote inzet op communicatie tot een goed resultaat leidde. Beide heren noemen A2 Maastricht het mooiste project dat ze ooit hebben gedaan, al sluiten ze de ogen niet voor een aantal zaken die beter hadden gekund.

Halverwege het gesprek laat Jeroen Maas twee plaatjes zien uit een boekje dat het Projectbureau A2 Maastricht in 2012 uitbracht tijdens een minisymposium over de bij A2 Maastricht gevolgde planprocedures. Ze tonen wat hem betreft de essentie van het succes van het project. ‘Links een globaal hoofdontwerp dat Rijkswaterstaat vóór de start van de aanbesteding had gemaakt van de A2-passage, rechts wat we door deze vorm van aanbesteden hebben gekregen. Zoek de verschillen.’

Jeroen was door Rijkswaterstaat gedetacheerd bij het projectbureau, om namens de opdrachtgevers het proceduretraject te leiden, vanaf de startnotitie medio 2004 tot het onherroepelijk

verklaren van het Tracébesluit en twee bestemmingsplannen eind 2011. 'Aan de plaatjes zie je dat Rijkswaterstaat gericht was op een verkeersoplossing en niet dacht aan de integrale oplossing die we na de aanbesteding hadden. Wij kregen dus meer dan we vroegen, op een manier die voor ons nieuw was.'

Wat was er nieuw aan?

Jeroen: 'Eigenlijk alles: de samenwerking tussen Rijkswaterstaat, twee gemeenten en de provincie in een projectbureau, de combinatie van ontwerp en uitvoering in één contract, de vraag aan marktpartijen om met een gebiedsgerichte, integrale oplossing te komen, het feit dat we het Tracébesluit en de bestemmingsplannen door de aannemer lieten maken, de vervlechting van de procedures. Rijkswaterstaat is een organisatie met veel richtlijnen en kaders. Wat wij deden, viel daar allemaal buiten. We moesten daarom voor veel dingen toestemming vragen en dat is gelukt met de nodige overtuigingskracht.'

Dik: 'Ook voor onze bouwcombinatie was dit volkomen nieuw. Als manager integrale planvorming leidde ik het team dat tijdens de aanbesteding het totaalplan maakte. We kregen daarvoor van de opdrachtgever binnen een aantal kaders een grote vrijheid. Over die kaders was goed nagedacht. In het Ambitiedocument stond wat de opdrachtgever wilde, een heldere basis met meerdere wensen. Dat was een dun, concreet boekje. Verder was er een functioneel Programma van Eisen en een kaart met het plangebied. Ik vond dat getuigen van lef. Het zat allemaal goed in elkaar en prikkelde enorm onze creativiteit.'

Was het, omdat het zo nieuw was, niet ook erg lastig?

Dik: 'Lastig was vooral dat we zo ver vooruit moesten kijken. Het project loopt door tot 2026. We konden redelijk goed inschatten hoeveel de infrastructurele ingrepen zouden kosten, maar iets zeggen over een vastgoedprogramma dat pas tien jaar later begint, is onmogelijk. We lieten meerdere bureaus een haalbaarheidsstudie doen, maar daar kwam geen eenduidige uitkomst uit. Hoe moet je dan, met een zware concurrentie, een plan indienen met een zo hoog mogelijke kwaliteit, terwijl je tegelijkertijd het project met een positief resultaat wilt afronden? Hoe kun je zonder uitgewerkt bestek en met zoveel onzekerheden vooraf inschatten wat er over twintig jaar onder de streep over blijft?'

Jeroen: 'We hebben de aanbestedingsprocedure vormgegeven als een concurrentiegerichte dialoog. Bijna twee jaar lang hadden we regelmatig overleg met de drie marktpartijen. Dat was betrekkelijk schizofreen. Dan spraken we maandag de eerste marktpartij, dinsdag de tweede en woensdag de derde. Wat je bij de een hoorde, mocht je niet bij de ander laten doorklinken, om het gelijke speelveld te bewaren. Dat was lastig, zeker als je tijdens dat overleg dingen tegenkwam die je niet zag zitten, terwijl je bij de ander net een betere oplossing had gezien. Daar kwam bij dat de buitenwereld zich rustig moest houden. Je wilt immers niet het risico lopen dat halverwege de rit de spelregels worden gewijzigd. Die rust is ons gegund en daar hebben toenmalig wethouder Wim Hazen en projectdirecteur Louis Prompers een belangrijke rol in gespeeld.'

Wat waren tijdens alle procedures de spannendste momenten?

Dik: 'Allereerst het moment dat bij de presentatie van de plannen aan het publiek de drie verdiepingen van het informatiecentrum open gingen. Wij waren enorm benieuwd naar wat onze concurrenten hadden bedacht. Spannend was daarnaast natuurlijk het bekend maken van de uitslag. Ik reed die dag met directieleden van Ballast Nedam en Strukton naar Maastricht. We zaten als kleine jongetjes op een schoolreisje in de auto, vol spanning wachtend op wat komen ging. En ondanks dat ik wist dat we een heel goed plan hadden, heb ik de nacht ervoor slecht geslapen.'

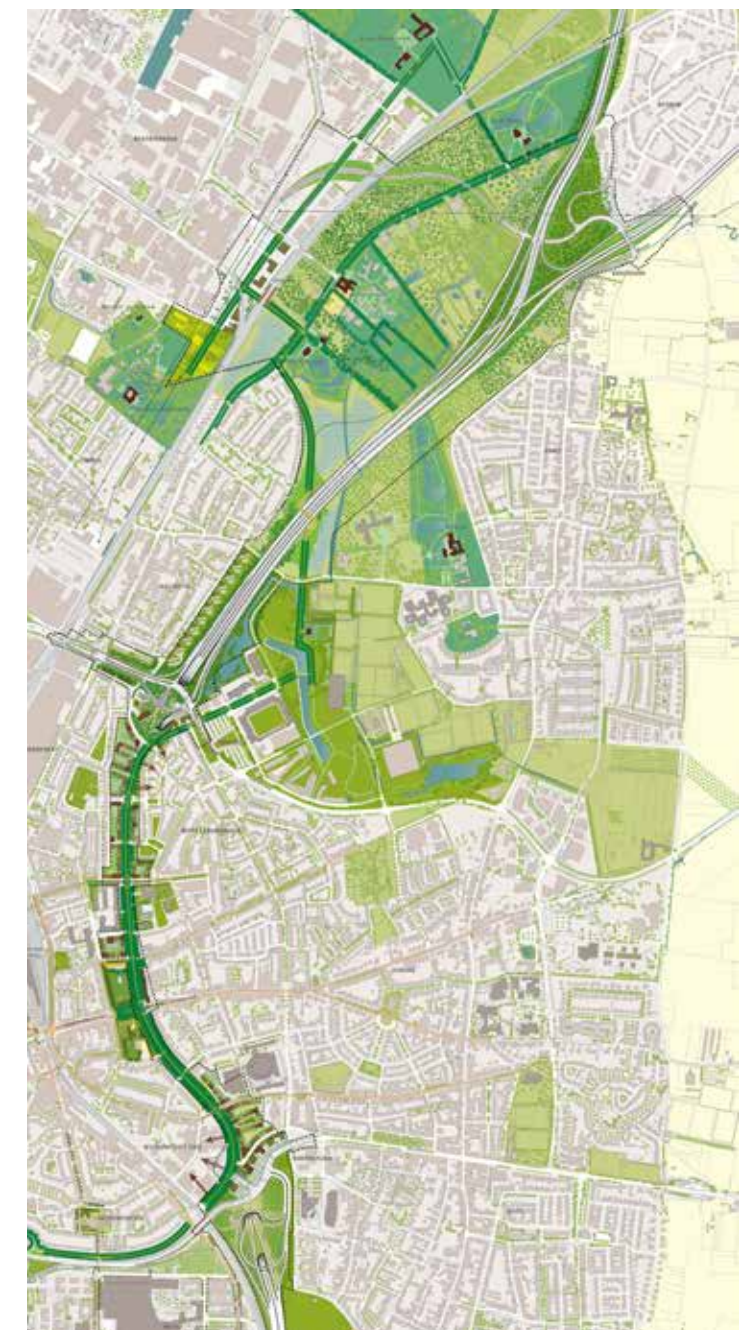
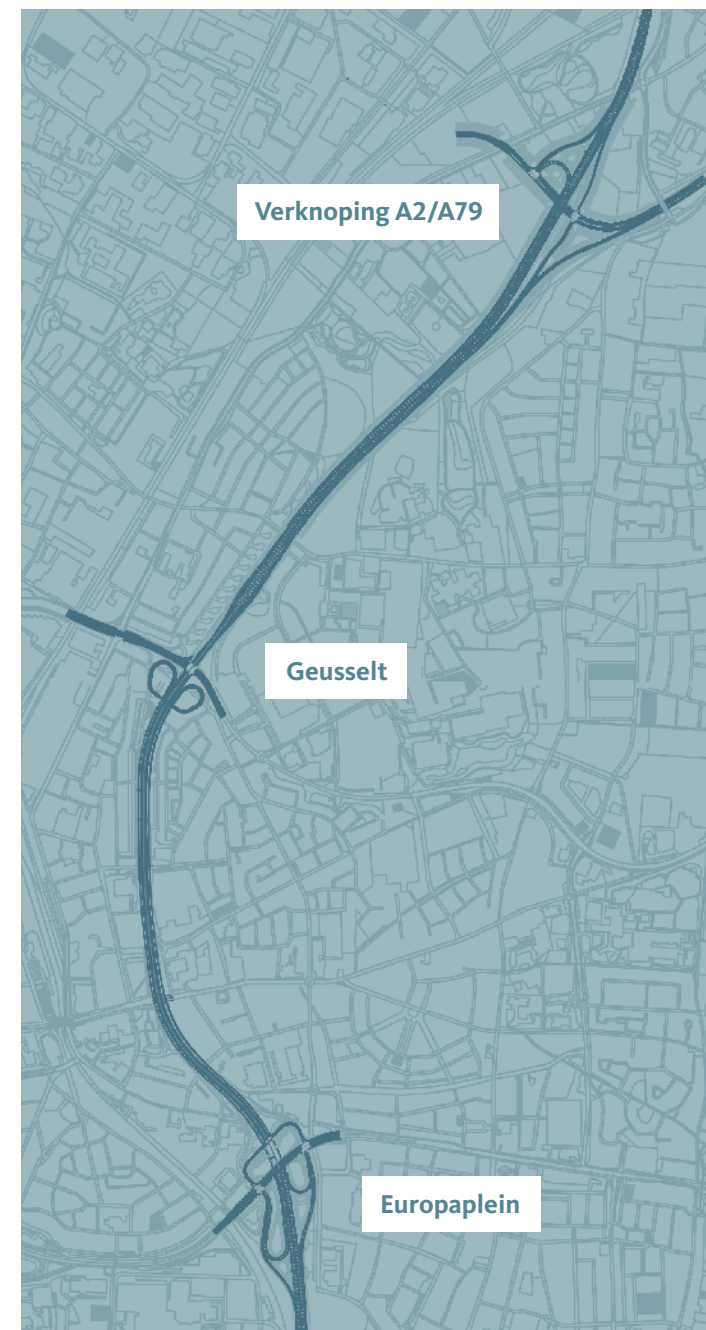
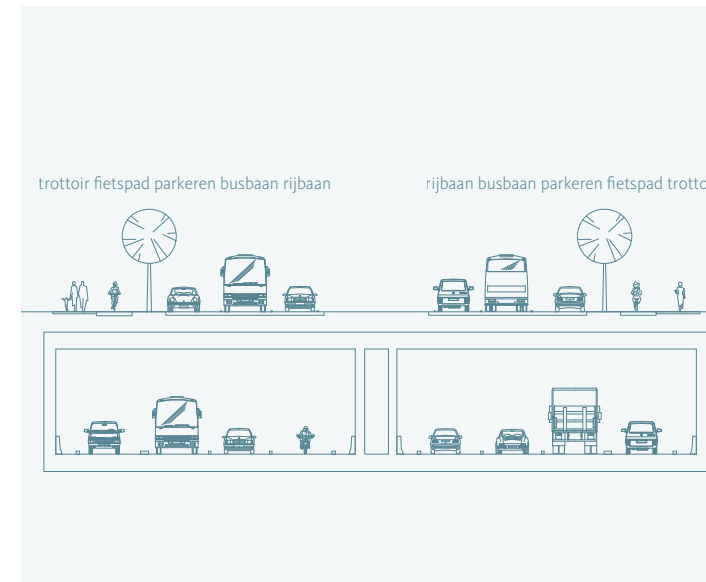
Jeroen: 'Ik wel, want ik kende de uitslag al. Spannend vond ik wel of de twee andere partijen de uitslag zouden accepteren. We mochten natuurlijk geen fouten maken in de aanbestedingsprocedure. Tegelijkertijd hebben we altijd veel aandacht besteed aan de begeleiding van de marktpartijen, inclusief nazorg voor de afvallers. Misschien wel mede hierdoor is de uitslag door de partijen geaccepteerd. Mijn spannendste moment kwam later. Riskant aan onze aanpak was dat wij al een aannemer selecteerden voordat de procedures waren afgerond. Evenmin waren alle gronden al verworven en de vergunningen verstrekt. Er was alleen een contract met een budget. Het *worst case scenario* was dat er na de gunning van het project grote bezwaren waren ontstaan tegen het winnende plan. En dat die vervolgens via de inspraakprocedures gehonoreerd zouden worden, met vertragingen en andere ellende als gevolg. Ik heb daarom vooral slecht geslapen de nachten vóór de ultieme behandeling van de beroepen tegen het Tracébesluit en de bestemmingsplannen. Toen de Raad van State die had verworpen, ben ik een dag later met een karretje vol flessen Cava door het projectbureau gereden en heb ik iedereen getrakteerd. Ik was enorm opgelucht.'

Was dit dan een kwestie van een oog door de naald, of van geluk?

Jeroen: 'Nee, dat niet. Deze aanpak van de procedures was ingewikkeld, maar leverde wel een heel goed en mooi plan op, met relatief weinig hinder voor de omgeving. Daarbij hadden beide kanten, zowel Avenue2 als wij, veel deskundigheid gemobiliseerd. Met minder kwaliteit en een flutontwerp hadden we zeker problemen gekregen. Er was hooguit sprake van geluk dat er twee marktpartijen waren met een geldige bieding en niet één, zodat er toch tussen twee goede plannen een keuze kon worden gemaakt.'

Dik: 'Dat er uiteindelijk zo weinig bezwaren zijn gekomen, komt ook door de geweldige inzet op communicatie. De omgeving is intensief in dit project meegenomen. En we zijn altijd realistisch gebleven en goed blijven samenwerken.'

De verschillen door de vernieuwende aanpak voor A2 Maastricht zijn groot; links de interne oefening RWS voor een Globaal Hoofdontwerp voor start aanbesteding in 2006, rechts 'De Groene Loper' van Avenue2, consortium van Strukton en Ballast Nedam, in 2009.



Wat had beter gekund bij de aanbestedingsprocedure?

Dik: 'Hoe mooi het ook was zoveel vrijheid te krijgen en zoveel creativiteit te kunnen inbrengen, ik vond ook dat er erg veel van de marktpartijen werd gevraagd.'

Jeroen: 'Dat klopt wel. Wij wilden aanvankelijk de marktpartijen alle documenten voor de Tracéprocedure laten maken. We vroegen bijvoorbeeld van elke partij een geluidsrapport, terwijl er voor de procedure uiteindelijk maar één nodig is. Dat was te veel en is later ook wel teruggebracht. Dat geeft aan dat we ons hadden moeten beperken tot de zaken die echt nodig zijn om tussen drie plannen een keuze te maken.'

Dik: 'Ik vind dat de risico's die samenhangen met de lange looptijd van het project te veel op ons bordje lagen. Dat is voor een deel wel opgevangen door de goede samenwerking. Het was prettig dat ons team in hetzelfde gebouw aan de documenten werkte als waar het projectbureau zat. Zo konden we onze vragen en discussiepunten snel op de juiste plek leggen en we werden daarbij ook steeds goed bijgestaan. De kreet *Best for Project* is hier bij iedereen tussen de oren gaan zitten; dat wil zeggen samen toewerken naar het beste resultaat.'

Na de gunning van het project aan Avenue2 moesten het Tracébesluit en de bestemmingsplannen worden gemaakt. Welke hobbels kwamen jullie daar tegen?

Dik: 'In het Tracébesluit moesten we op last van de landsadvocaat ook de situatie met de tijdelijke N2 opnemen. Dat verzwaarde de procedure en kostte veel inspanning. Daarnaast wilden wij in het bestemmingsplan A2 Traverse zo veel mogelijk flexibiliteit inbouwen. Dat vonden we nodig om bij het realiseren van het vastgoedprogramma te kunnen inspelen op de actuele markt-omstandigheden.'

Jeroen: 'Terwijl de gemeente juist behoefte had aan meer zekerheid voor haar burgers. Uiteindelijk zijn daar toch twee goede bestemmingsplannen uit gekomen. Een belangrijke rol speelde hierbij dat alle neuzen steeds in dezelfde richting bleven staan.'

Hoe kijken jullie nu terug op de aanpak van de procedures en wat nemen jullie daarvan mee naar andere projecten?

Jeroen: 'De procedures zijn bij A2 Maastricht, op welke manier je ook telt, heel snel verlopen. De periode tussen het ontwerp- en het definitieve Tracébesluit is nog steeds een Nederlands record. Wat ik hier vooral uit meeneem, is de samenwerking tussen de publieke overheden onderling en met de aannemer, alsmede de inzet op communicatie. Als je dat aanpakt zoals bij A2 Maastricht, kan de vervlechting van procedures slagen. Wel vind ik dus dat de aanbestedingsprocedure te lang heeft geduurd en we te veel van de marktpartijen hebben gevraagd. Dat had korter en efficiënter gekund. Niettemin is dit het leukste en beste project dat ik ooit heb gedaan.'

Dik: 'Daar sluit ik me bij aan. De combinatie van een zorgvuldige, betrokken opdrachtgever en een bouwcombinatie die van aanpakken weet, heeft hier tot een mooi proces geleid. Verder is er bij alle aanbestedingen waaraan ik heb meegedaan nog nooit zoveel

vrijheid geweest als hier. Dat we in de aanbestedingsperiode feitelijk binnen pakweg een half jaar de essentie van dit goede plan te pakken hadden, vind ik nog steeds iets om enorm trots op te zijn. Die trots voel ik iedere keer als ik terug ben in Maastricht. Wat hier is gebouwd, is daadwerkelijk door ons bedacht en bedoeld.'

Wat vonden jullie het mooiste moment tijdens het hele traject?

Dik: 'Ik noemde al het winnen van de aanbesteding. Daarnaast kan ik me de dag herinneren dat onze stedenbouwkundige Edzo Bindels van West 8 met de allereerste concept-maquette van het kruispunt Geusselt binnenliep. Toen kregen wij voor het eerst een goed beeld van hoe een technisch plan zorgvuldig was ingepast in het gebied. Verder hebben wij aan het eind van de aanbesteding een korte film laten maken waarin de medewerkers van Avenue2 in een minuut vertelden over hun mooiste moment en ervaring in het aanbestedingsproces. De energie daarin had ik nooit eerder meegemaakt!'

Jeroen: 'Ik stond bij de ingebruikname van de tunnel wel met tranen in de ogen, samen met al die mensen die erbij betrokken waren. Mijn vrouw vroeg nog: ze gaan toch gewoon een lintje doorknippen? Nee dus, en toen heb ik het maar weer eens uitgelegd. Zeker in het begin moest ik oppassen niet steeds A2 Maastricht als voorbeeld te noemen. Mensen werden daar op een gegeven moment doodziek van.'

Dik: 'Ik heb hetzelfde. Heb je hem weer met zijn A2 Maastricht, zeggen ze dan. Toen ik hier wegging, wist ik ook meteen dat ik nooit meer zo'n bijzonder project zou doen. Aan de ene kant klinkt dat wat sneu, aan de andere kant ben ik wel een van de gelukkigen die zo'n uniek project heeft mogen doen.'

Jeroen: 'Dat unieke zat ook in de aandacht voor de kleine, menselijke dingen. Ik kan me nog een telefoontje herinneren van een mevrouw over haar manisch-depressieve zoon die langs de tijdelijke N2 woonde. Het ging slecht met hem en ze vroeg of hij niet even op een camping kon bijkomen en of we dat wilden betalen. Dat hebben we gedaan. Later hebben we er met de woningcorporatie voor gezorgd dat hij elders kon gaan wonen. We kregen toen een bedankbriefje van zijn moeder dat het zo goed met hem ging. Toen was mijn hele jaar eigenlijk al goed.'

Krijgt dit project voldoende navolging in binnen- en buitenland?

Dik: 'Ik zie daar nog te weinig van en dat is jammer. Ik begrijp ook niet goed hoe dat komt. A2 Maastricht blijft qua ambitieniveau en integraliteit voorlopig ongeëvenaard.'

Jeroen: 'Vergeet niet dat er niet zo veel tunnelprojecten zijn in Nederland. Een rol speelt ook dat Maastricht een relatief kleine gemeente is. Een dergelijk project in de Randstad zou waarschijnlijk meer worden nagevolgd. Ik breng zelf in mijn huidige project bij Rijkswaterstaat A2 Midden-Limburg, maar ook bij inspiratiesessies of collegiale toetsen, altijd mijn ervaringen uit Maastricht in. Maar of men daar iets mee doet, heb ik als klein radertje in een grote organisatie niet in de hand. Opvallend is wel dat veel mensen uit dit project nu als adviseur worden gevraagd in Antwerpen. Zo sijn de ervaringen uit A2 Maastricht wel degelijk door naar elders.'



MER = Milieu-Effectrapport

Gecombineerde aanpak Tracéwet, bestemmingsplannen en aanbestedingsprocedure voor A2 Maastricht