



John Aarts over de aanleiding en lange aanloop van A2 Maastricht

Wethouder mobiliteit in drie periodes en voorzitter Stuurgroep A2 Maastricht in twee periodes

‘Mijn stad ging kapot aan de A2’

Al twintig jaar politiek betrokken bij de A2 in Maastricht: als weinig anderen weet John Aarts hoeveel energie het heeft gekost om de ondertunneling van de autoweg gerealiseerd te krijgen. Toen hij in 1998 wethouder werd van mobiliteit in Maastricht, vond hij dat zijn stad kapot ging aan de A2. Hij accepteerde daarom niet dat het Rijk voorlopig geen geld had voor de A2-traverse in Maastricht en begon een kruistocht om A2 Maastricht terug op de landelijke agenda te krijgen. Omdat het niet lukte op inhoud, volgde hij de politieke weg. Een terugblik op een periode die Aarts bij vlagen bijna traumatische herinneringen bezorgde. Maar die ook de weg opende naar het latere succes en naar wat de wethouder de ‘Gouden Eeuw van Maastricht’ noemt.

‘De A2-traverse Maastricht is een steeds ernstiger probleem. Rond 2002 moeten we daar met een fris oog naar kijken. Het kan niet zo zijn dat Maastricht dan niet in de prijzen valt.’ (was getekend minister-president Wim Kok, 4 mei 2000 in Dagblad De Limburger). Twee jaar later, april 2002, een toespraak van Ad Melkert, toen nog beoogd opvolger van Kok, voor de Limburgse werkgevers: ‘Ik vind die zes stoplichten tussen Noord- en Zuid-Europa niet kunnen. De A2 in Maastricht heeft topprioriteit.’ Deze en andere citaten staan op een grote kaart getiteld Groeten uit Maastricht, die John Aarts tijdens het gesprek over A2 Maastricht tevoorschijn haalt. Ze waren voor hem destijds de eerste erkenning voor de politieke strijd die hij leverde om de aanpak van de A2 in Maastricht terug op de landelijke agenda te krijgen.

Aarts werd in 1998 namens de VVD wethouder van onder meer mobiliteit in Maastricht. Een positie die hij continueerde na de gemeenteraadsverkiezingen in 2002. Na een hartaanval in 2005 nam hij tijdelijk afscheid van het gemeentebestuur, om in 2010 terug te keren als wethouder van onder meer financiën. Na de verkiezingen in 2014 werd hij voor de vierde keer wethouder, met opnieuw mobiliteit in zijn portefeuille. Daarmee werd Aarts automatisch weer voorzitter van de Stuurgroep A2 Maastricht. Een politicus dus in hart en nieren? Ja en nee, blijkt in het gesprek met de wethouder. 'Bij alles wat ik doe, staat het belang van mijn stad centraal. Het gaat mij om de inhoud, niet om mijn carrière of om politieke spelletjes. Alleen bij de A2 Maastricht heb ik echt politiek moeten bedrijven.'

Hoe stond het met de aanpak van de A2 toen u in 1998 wethouder werd?

'De strijd was nog lang niet gestreden. Rijkswaterstaat had in 1979 in een studie naar de A2-problematiek in Maastricht al een voorkeur uitgesproken voor een oplossing op het bestaande tracé. De Tracé-/MER-studie vanaf 1995 ging dezelfde richting op. Maar er was, ondanks al het lobbywerk van gemeente en provincie, nog steeds geen concrete toezegging om de A2 aan te pakken. Sterker nog, toenmalig minister van Verkeer en Waterstaat Tineke Netelenbos liet eind 1998 weten dat het Rijk hiervoor voorlopig geen middelen ter beschikking wilde stellen. Ik vond dat met de gemeenteraad van Maastricht onacceptabel. De problematiek rond de A2 was groot. Buurtraden klaagden over sluipverkeer rond de autoweg. Kinderen konden de N2 niet in één keer over en moesten halverwege met hun fiets wachten. In de lengterichting van de weg, omdat er te weinig ruimte was. Ik kreeg brieven van ouderen voor wie de groentijden van het oversteken te kort waren. Bedrijven waren door de files onbereikbaar. Er was sprake van stank, geluidhinder, noem maar op. Het maakte diepe indruk op me. Mijn stad ging kapot aan de A2. Zo simpel was het. Dit moest veranderen. Zeker omdat het met de groei van het verkeer nog veel erger zou worden.'

Voorlopig geen middelen voor de A2; wat deed u?

'De boodschap van het Rijk was dat men wel open stond voor een private aanpak van A2 Maastricht. In 1999 heeft de gemeente daarom samen met de Provincie Limburg een onderzoek laten doen naar ondertunneling van de A2 zonder rijksmiddelen, gefinancierd met tolheffing. Niemand geloofde daar in, maar ik heb het toch laten onderzoeken, om de A2 onder de aandacht te houden. En het sloot aan bij het idee van Netelenbos om rekeningrijden in te voeren. Ik kan me nog een avond herinneren in de oude studio van regionale omroep L1, waarin ik vanwege de tolstudie keihard werd aangepakt. Hoe ik dat kon doen als rechtgeaard liberaal!? Na die avond voelde ik me bijzonder eenzaam. In de wandelgangen hoorde ik dat dit me mijn kop zou kosten, maar de tolstudie hield ons wel op de agenda.'

Wat kwam uit die tolstudie?

'Om geen tol te betalen, zouden mensen de tunnel vermijden. We zouden dan ook op andere wegen tol moeten heffen en dat was maatschappelijk onaanvaardbaar. Andere varianten van ondertunneling vonden we inmiddels al niet meer acceptabel. Zoals de Luikse variant, met één rijbaan waarop het verkeer via viaducten kan doorstromen. Een goedkopere oplossing die echter maar een klein deel van het probleem oploste. Hetzelfde gold voor een randweg. Het grootste deel van het verkeer was bestemd voor Maastricht en zou bij een randweg de buitenwijken belasten. Ik vond het halfbakken oplossingen.'

Qua inhoud leek de aanpak van de A2 in Maastricht een duidelijke zaak. Waarom koos u toch de politieke weg?

'Het Rijk zag het aanvankelijk als een Maastrichts probleem, omdat het overgrote deel van het verkeer op de A2 afkomstig was uit Maastricht of dit als bestemming had. Bovendien werd de fileproblematiek vergeleken met de Randstad en daar was het erger. Dit ging echter volledig voorbij aan de leefbaarheidsproblematiek. Er was ambtelijk noch bestuurlijk de wil om integraal mee te denken. Dit werd nog eens evident tijdens een bezoek aan de hoogste ambtenaar Personenvervoer op Verkeer en Waterstaat in Den Haag. Hij suggereerde dat Maastricht, alvorens weer aan te kloppen bij het Rijk, eerst maar eens een fietsplan moest maken en het openbaar vervoer moest stimuleren. Ik ervoer dat als zeer badinerend, maar schatte tegelijkertijd in dat Netelenbos haar ambtenaren in deze kwestie niet zou tegenspreken. Toen besloot ik de politieke weg te volgen.'

U ging daarvoor in zee met de PvdA. Waarom?

'Mijn eigen partij, in de persoon van kamerlid Nellie Verbugt, wilde me wel steunen, maar schatte dat niet als reëel in toen ze hoorde dat de aanpak meer dan een miljard zou kosten. Dan zouden ook andere provinciale vertegenwoordigers in haar fractie met claims komen. In Maastricht waren PvdA en CDA de grootste partijen. Ik heb mijn collega-wethouder wijlen Raymond Leenders van de PvdA gevraagd zijn partijgenoten in Den Haag aan te spreken. Leenders deed zijn werk goed en Kok en Melkert spraken zich uit over de aanpak van de A2. Ik gaf aan het CDA en de VVD te kennen dat de PvdA dit electoraal naar zich toe aan het trekken was. Dat werkte; ook CDA en VVD volgden. Eind 2000 leidde dat tot een door de Tweede Kamer aangenomen motie van Verbugt, medeondertekend door onder meer CDA-er Gerd Leers. De regering werd daarin opgeroepen om met een voorstel te komen voor de financiering van de aanpak van de A2 in Maastricht. Pas twee jaar later leidde dat tot een concreet resultaat, met een nieuwe door de Tweede Kamer aangenomen motie, nu van CDA-er Frans De Nerée tot Babberich, en de eerste Bestuursovereenkomst van 2003, met de afspraak om uiterlijk 2006 een definitief besluit te nemen over de werkzaamheden en financiering.'



Een van de oost-west oversteken langs de voormalige N2 in de beginjaren van de 21ste eeuw. Voor menigeen is het een gevaarlijke oversteek met een verplichte stop in het midden omdat de groentijd aan de korte kant is (2004).

Wat was volgens u doorslaggevend om eind 2002 eindelijk de erkenning van het Rijk te krijgen dat de A2 in Maastricht moest worden aangepakt?

'Drie zaken. Ten eerste hadden wij met de provincie, en in samenwerking met de gemeente Meeressen en de directie Limburg van Rijkswaterstaat, het rapport 'Maastricht raakt de weg kwijt' laten opstellen. Daarin werd de maatschappelijke noodzaak van de aanpak en de wijze waarop, namelijk door ondertunneling, neergezet (zie ook blz. 17 – red.). Ten tweede het feit dat wij uit de opbrengst van de verkoop van ons nutsbedrijf en van de voormalige erfpachtgronden aan de woningcorporaties honderd miljoen gulden opzij hadden gezet voor ondertunneling van de A2. Ten derde dat er bestuurlijk en politiek draagvlak was ontstaan. Het heeft vervolgens zeer geholpen dat ex-kamerlid Leers met zijn Haagse connecties burgemeester werd (zie het interview elders in dit boek – red.).'

Wat vond u destijds de moeilijkste stap in het proces?

'Dat was de discussie rond de sloop van ruim 400 appartementen. Volgens 'Maastricht raakt de weg kwijt' was dat nodig om ruimte te scheppen voor de tijdelijke autoweg, zodat de hinder tijdens de werkzaamheden beperkt kon blijven. Ik wilde dat aan de bewoners uitleggen, maar het Rijk vond dat ongehoord. De aanpak van de A2 was nog niet 100% zeker. Intussen wilde ik al beginnen met het opkopen van appartementen, ook uit sociale motieven omdat de bewoners na zo'n rapport natuurlijk hun huis niet meer kwijt konden. We hebben in het hotel bij Geusselt een bewonersavond gehouden. Er was die avond een gespannen sfeer omdat bewoners het ervoerden alsof vlak voor kerst hun woning werd afgenomen. Later, toen de woningen feitelijk werden aangekocht, veranderde dit. Veel bewoners vonden het prima hun huis te verkopen aan

de gemeente, tegen een goede prijs en zonder gedoe met een makelaar. Zo'n veertig bewoners verzetten zich en zijn dat blijven doen. Ze kregen daarbij steun van TV Maastricht. Ik heb het daar regelmatig moeilijk mee gehad. Er zijn me in deze discussie vele onwaarheden toegeschreven en dat heeft me geraakt. Toch nam ik natuurlijk een risico. Als de A2 niet was aangepakt, was de gemeente met al die appartementen blijven zitten.'

U kreeg A2 Maastricht terug op de landelijke agenda. Vervult u dat achteraf met trots?

'Trots is een woord dat me niet aanspreekt. Bij de ingebruikname van de tunnel moest ik ook denken aan al die bijna traumatische momenten uit de beginperiode. Zoals mijn eenzame weg terug naar de auto na de avond over tolheffing. Het feit dat sommige mensen uit de buurten waarvoor je het nu juist deed de vreselijkste dingen naar je hoofd slingerden. Pas toen begin 2017 de tijdelijke weg boven de tunnel dicht ging en gedurende een dag de fietsers en voetgangers vrij baan hadden, zag ik waarvoor ik het had gedaan.'

Werd u dan niet regelmatig doodmoe van die A2, van die kl... weg?

'Nee, het moest gewoon worden opgelost. Zaken verdedigen waarvoor nog geen draagvlak is, die verweesd zijn, dat trekt mij juist aan. Op dat moment waren er niet vele vaders. Later, als het succes komt, zijn er vele vaders en voel ik mij niet meer zo nodig. Ik ben niettemin heel blij dat het is gelukt. Maastricht maakt nu goede jaren mee. Ik noem het de Gouden Eeuw van Maastricht, met vele mooie projecten. Die hadden zonder de ondertunneling van de A2 allemaal minder impact gehad. Dan was mijn stad definitief kapot geweest.'