



Mirjam Clermonts-Aretz, Theo Bovens en Annemarie Penn-te Strake over de betekenis van A2 Maastricht voor stad en regio
Burgemeester van Meerssen, gouverneur van de Provincie Limburg en burgemeester van Maastricht

‘De grote snee in de stad is genezen’

A2 Maastricht is van groot belang voor de gemeenten Maastricht en Meerssen en de regio Zuid-Limburg. De ondertunneling van de snelweg heeft de stad Maastricht genezen, delen van Meerssen leefbaarder gemaakt en de economische kansen van Zuid-Limburg vergroot. Daarbij kunnen stad, regio én Nederland trots zijn op de uitstekende manier waarop het project tot stand is gekomen. Een gesprek met gouverneur Bovens en de burgemeesters Penn-te Strake en Clermonts-Aretz over hun persoonlijke betrokkenheid bij A2 Maastricht, de mooiste momenten en de betekenis van het project voor stad en regio.

Betrokkenheid

Bovens: ‘Tot 1992 woonden mijn ouders aan het Oranjeplein langs de N2. Na races op het circuit van Francorchamps in de Ardennen gingen we altijd kijken naar de stoet motoren die langs kwam. Een spectaculair gezicht. Maar we zagen ook hoe het verkeer door de jaren steeds drukker werd. Als klein Maastrichts jochie kan ik me verder nog de rotonde aan de Geusselt herinneren. In 1994 werd ik wethouder in Maastricht. Ondertunneling van de A2 stond al vanaf de jaren tachtig in alle stedelijke visies. Rijkswaterstaat had er toen al een eerste Tracébesluit over genomen. Als wethouder Sociaal Economische Zaken heb ik volop meegedraaid in het

lobbycircuit om de ondertunneling er eindelijk door te krijgen.’ Penn: ‘Ik had als burger altijd veel last van de files in Maastricht. Ik woon vanaf 1980 in Zuid-Limburg, eerst elf jaar in Noorbeek in het Heuvelland en daarna in Maastricht. Als ik zeker op vrijdagmiddag uit het noorden kwam, stond ik kilometers in de file en kon het laatste stukje naar huis zo maar een uur duren. Dramatisch vond ik dat.’

Clermonts: ‘Ik ben wethouder geweest in Landgraaf en daarna burgemeester in Onderbanken, alle twee gemeenten in Parkstad. Zeker met vakanties en feestdagen vermeden we Maastricht, omdat we dan al ver van tevoren in de file stonden en de stad niet in kwamen. Toen ik in 2015 burgemeester werd van Meerssen, was ik aanvankelijk verbaasd dat wij partner waren in A2 Maastricht. Maar ik realiseerde me al snel dat dit niet meer dan logisch is. De toeritten tot de twee tunnelniveaus beginnen immers in Meerssen. Ons aandeel in het project is misschien klein, maar ik hoor van wethouder Guido Houben (zie het interview elders in dit boek – red.) dat we in het project altijd een gelijkwaardige positie hebben ingenomen. En we zijn er net zo trots op als Maastricht.’

Twee vrouwen aan het roer

Penn: ‘In juli 2015 werd ik burgemeester van Maastricht en al snel kwam het onderwerp van de openstellingsvergunning voor de tunnel op tafel. Ik moest daarvoor voor mezelf antwoord krijgen op de vraag of de tunnel veilig genoeg was om in gebruik te worden genomen. Ik kwam uit de totaal andere wereld van rechtspraak en justitie en moest nu toewerken naar zo’n verantwoordelijke beslissing. Dat lukte alleen door me zeer nauwkeurig te informeren en laten informeren. Ik heb daarom al in mijn eerste overleg met HID Jannita Robberse van Rijkswaterstaat (zie ook blz. 88 – red.) gezegd: ik moet straks een handtekening zetten; natuurlijk laat ik me daarbij adviseren en ik vertrouw op mijn ambtenaren en de landelijke onafhankelijke veiligheidsbeambte, maar je zult me hierin ook moeten meenemen. We hebben toen afgesproken altijd onze zorgen en aarzelingen op tafel te leggen. We vertelden elkaar eerlijk wat het ergste was dat kon gebeuren en die scenario’s zijn we op een middag allemaal gaan oefenen. Met ondersteuning van het projectbureau hebben we alle mogelijke situaties doorgenomen en ruzies nagespeeld. Wat te doen bijvoorbeeld als de veiligheidsbeambte zou zeggen dat ik moest tekenen en ik wilde dat niet omdat ik het niet veilig genoeg vond? Of als Jannita de ingebruikname wilde uitstellen terwijl wij in onze publiciteit al een datum hadden aangekondigd? Door steeds onze worstelingen te delen, hebben we samen toegewerkt naar een verantwoorde ingebruikname op 16 december 2016. Dat is gelukt omdat Jannita en ik, twee praktisch ingestelde vrouwen, op één lijn zaten en al onze vragen bij elkaar neerlegden. Ik vond dat een bijzonder proces, waarin het projectbureau als intermediair een belangrijke rol speelde.’

Bovens: ‘Hieruit blijkt hoe goed het is geweest dat het projectbureau werd geleid door Louis Prompers, een voormalige ambtenaar van de gemeente Maastricht. Hij wist hoe het werkt in de gemeente.’

Penn: ‘Inderdaad. Hij vond altijd meteen de woorden die ik vanuit mijn rol als bevoegd gezag nodig had om weer verder te kunnen.’

Oefenen

Penn: ‘Ik heb meegedaan aan de laatste grote veiligheidsoefening in de tunnel, een essentiële stap op weg naar de openstellingsvergunning en ingebruikname. Een leuke en spannende ervaring. Ik zat met iemand van Rijkswaterstaat in de auto en we kwamen in de tunnel vast te staan. Voor ons had een autootje een ongeluk veroorzaakt waardoor een tankwagen in brand was gevlogen. Het scenario was realistisch nagebootst. Op zo’n moment moet iedereen de goede dingen doen. De man in dat autootje speelde een dronken chauffeur en wij moesten hem uit de auto trekken. Maar hij liet zich niet helpen en wilde alleen maar bier. Toen heb ik gezegd: u bent hier in Maastricht, we hebben heel veel cafés. Toen stapte hij uit. Heel geestig vond ik dat. Maar belangrijker was natuurlijk dat we toen zagen dat alle hulpdiensten goed voorbereid waren op een ramp in de tunnel. Voor mij een hele geruststelling om later de vergunning te kunnen verstrekken.’

Clermonts: ‘Ook brandweermensen uit Meerssen hebben altijd meegedaan aan de oefeningen in de tunnel. Ik vond dat bijzonder, want het zijn allemaal vrijwilligers. Maar ik merkte dat zij zich medeverantwoordelijk voelden voor de veiligheid in de tunnel. En toen ik zelf met de gemeenteraad een rondleiding kreeg door de tunnel, snapte ik ook welke wereld er schuil gaat achter zo’n tunnel en hoe belangrijk het is daarin te oefenen.’

Bedrijven keren terug

Bovens: ‘De onbereikbaarheid van Maastricht was vroeger een alibi voor bedrijven om zich niet in deze regio te vestigen. Dat alibi is weggefallen. Op den duur kan dat leiden tot andere investeringsbeslissingen. Je ziet nu al dat het bedrijventerrein in Eijsden ten zuiden van Maastricht aantrekkelijker wordt omdat de stad niet langer een flessenhals is. In dit project is het ook uitstekend gelukt om de doorstroming tijdens de werkzaamheden op peil te houden. Veel bedrijven zijn aan de vooravond van A2 Maastricht verhuisd naar het bedrijventerrein bij Maastricht Aachen Airport. We zijn er destijds helaas niet goed in geslaagd hen ervan te overtuigen dat dat niet nodig was.’

Penn: ‘Nu zie je dat een aantal bedrijven weer terugkomt naar Maastricht. Ook voor een zo belangrijk evenement als de TEFAF is het goed dat de A2 is ondertunneld. Ik hoor van mensen die uit het noorden komen altijd dat ze de tunnel een zegen vinden. En ik vind dat zelf ook. De A2-tunnel is in alle opzichten een cadeau voor de stad, of het nu voor het verkeer is, het economische vestigingsklimaat, de luchtkwaliteit of de verbindingen in de stad. De snee tussen het oosten en westen van Maastricht is genezen. Na tientallen jaren van scheiding is de stad weer één geheel.’



Tijdens de gezamenlijke eindoefening in de tunnel wordt een ‘dronken’ chauffeur meegevoerd door Eric Diepstraten van Rijkswaterstaat (links) en burgemeester Annemarie Penn-te Strake van Maastricht (2016).

Clermonts: ‘Ook in Meerssen is de leefbaarheid verbeterd, nu de A2 en A79 zijn verknoopt en er een nieuwe afslag is naar bedrijventerrein Beatrixhaven. Economisch heeft het project voor ons weinig betekenis. Meerssen is een woongemeente. Wel hoor ik van Meerssenaren dat ze nu veel sneller in het ziekenhuis van Maastricht zijn. Voor veel mensen is dat een belangrijke verbetering.’

Mooiste momenten

Clermonts: ‘Ik vond de nacht van de ingebruikname op 16 december 2016 een memorabel moment, toen we met de bus als eerste door de tunnel gingen. Jammer genoeg kon mijn overleden man daar niet bij zijn. Hij werkte bij de provincie en heeft altijd gezegd dat hij nog vóór zijn pensionering door de tunnel naar zijn werk zou gaan. We hadden toen nooit kunnen bedenken dat dat niet zou gebeuren, terwijl ik wel bij de opening was. Zo heeft iedereen een persoonlijk verhaal bij A2 Maastricht. Het is voor mij een teken dat dit een project was met een ziel. Het ging om meer dan alleen kuubs beton.’

Penn: ‘Die avond ging mijn burgermoederhart open van dankbaarheid namens al die mensen in Maastricht-Oost die niet langer afgesneden waren van de rest van de stad. Later ben ik op een avond, vlak voordat de tijdelijke N2 bovenop de tunnel definitief dicht ging, puur uit nostalgie nog eens de weg afgereden. Het was helemaal stil. Ik realiseerde me toen opnieuw wat een verademing het is geweest dat al die auto’s onder de grond zijn verdwenen.’

Bovens: ‘Speciaal vond ik altijd om, als ik gasten meenam op bezoek naar het project, uitleg te krijgen van bijvoorbeeld mensen van de A2-School over wat A2 Maastricht voor hen betekende. Je zag ook aan het enthousiasme van anderen dat dit een bouwproject van de hele stad is geworden, dat bovendien een enorme

uitstraling heeft naar andere projecten. De Provincie Limburg voert nu het grote infrastructurele project Buitenring Parkstad uit. Op communicatiegebied is A2 Maastricht een voorbeeld en ook daar zie je dan dat de tegenstand als sneeuw voor de zon verdwijnt.’

Voorbeeld

Bovens: ‘Maastricht en de regio zijn trots op deze tunnel. Dat is goed, maar het zou nog beter zijn als ook heel Nederland trots is op A2 Maastricht. Dit project is een voorbeeld van hoe je een ondertunneling kunt aanpakken en aanwenden om een stad, een hele regio zelfs, te verbeteren. Niet voor niets zie je dat veel mensen uit het project A2 Maastricht nu worden ingehuurd in Antwerpen. De Nederlandse regering zou in het buitenland wel meer mogen uitdragen dat wij niet alleen goed zijn in waterbouw. A2 Maastricht heeft daarom betekenis voor ons hele land.’