



Jo Segers en Monique Carta over de 640 vergunningen voor A2 Maastricht

Vergunningverleners bij de gemeente Maastricht

‘De vergunningverlening was een geoliede machine’

Voor de uitvoering van A2 Maastricht waren in totaal 640 vergunningen nodig, variërend van kleintjes voor het kappen van bomen tot de hele grote voor de bouw van de tunnel. Monique Carta en Jo Segers waren verantwoordelijk voor de vergunningen die de gemeente Maastricht verstrekte. Door de korte lijnen en goede samenwerking aan alle kanten werd dat gaandeweg steeds meer een geoliede machine, die bovendien op zeer weinig weerstand stuitte. Bij de vergunningen waarover inspraak mogelijk was, werd welgeteld één zienswijze ingediend, verder niks, geen bezwaren. Volgens Monique en Jo een gevolg van de uitstekende communicatie rond het project.

640 vergunningen afgeven, 380 gerelateerd aan de bouwwerkzaamheden en 260 aan verkeersmaatregelen; hoe doe je dat zodanig dat er geen vertragingen optreden? Het antwoord is ‘vergunningmanagement’: een secure planning en organisatie van het vergunningencircus. Als dit slim wordt aangepakt, vraagt de aannemer steeds op het juiste moment met de juiste informatie een vergunning aan. Vervolgens krijgt de vergunningverlener bij de beoordeling van de aanvraag steeds op het juiste moment de juiste adviezen, om daarna op het juiste moment de vergunning te verstrekken. Bij eenvoudige vergunningen voor bijvoorbeeld het

kappen of planten van bomen, neerzetten van een kunstwerk in de openbare ruimte of weghalen van een tijdelijke voetgangersbrug kan dat snel en zonder veel papierwerk gebeuren. Bij grote vergunningen komt er meer bij kijken, vertellen Monique Carta en Jo Segers. Monique werkt sinds 2005 bij de gemeente Maastricht als senior vergunningverlener. Jo begon in 1993 bij de gemeente als geluidskundige en werkt sinds 1 januari 2018 bij de Regionale Uitvoeringsdienst Zuid-Limburg. Samen waren zij verantwoordelijk voor de vergunningen die de gemeente Maastricht moest verlenen voor A2 Maastricht, Monique voor de bouwvergunningen, Jo voor de milieuvergunningen. Naast de gemeente Maastricht verleenden overigens ook andere instanties vergunningen, zoals de gemeente Meerssen, Rijkswaterstaat en het Waterschap Roer en Overmaas.

Een slim vergunningenmanagement, hoe is dat aangepakt bij A2 Maastricht?

Monique: 'Om te beginnen was er het strategisch overleg tussen de gemeente, het Projectbureau A2 Maastricht, Rijkswaterstaat en Avenue2. Daarin werden wij vertegenwoordigd door Hub Janssen. Dit overleg zag toe op de grote lijnen van de vergunningverlening. In de dagelijkse praktijk hadden wij zeer korte lijntjes met Avenue2. Ik wist precies wanneer ik welke vergunningaanvraag zou krijgen en Avenue2 wist op een gegeven moment ook precies welke informatie ze daarvoor moest aanleveren. Alleen bij moeilijke vergunningen zoals voor de openstelling hadden we daarbij de hulp nodig van het projectbureau. Verder was er maandelijks overleg bij de gemeente Maastricht met alle afdelingen die mogelijk advies moesten uitbrengen bij een vergunningaanvraag. Ook zij wisten daardoor wanneer ze iets moesten aanleveren. Dit alles werd gaandeweg de rit steeds meer een geoliede machine. We bekeken samen met Avenue2 en Rijkswaterstaat hoe vergunningen zorgvuldig en snel geregeld konden worden en daar was vaak maatwerk voor nodig. Soms deden we daar zelf voorstellen voor en dat is bijzonder in de vergunningenwereld.'

Jo: 'Er is ook altijd nagedacht over manieren om het aantal vergunningen te beperken. Toen A2 Maastricht startte, dacht ik nog dat we zeker duizend vergunningen nodig zouden hebben en ik hield mijn hart vast of dat allemaal zou lukken. Uiteindelijk wisten we het terug te brengen door waar mogelijk zaken te combineren.

Er is bijvoorbeeld maar één vergunning verstrekt op grond van de Algemene Plaatselijke Verordening (APV – red.). Die regelt gedurende de hele looptijd van de werkzaamheden hoeveel overlast mag optreden voor de omgeving. Dan praat je vooral over geluidsoverlast, want dat was hier de grootste bron van hinder. Daarnaast is ook de bouw van de tunnel, inclusief de dienstengebouwen en een *fly-over*, via één omgevingsvergunning geregeld. Maar het slopen van gebouwen of neerzetten en weghalen van tijdelijke voetgangersbruggen kun je niet combineren. Sloopvergunningen gelden voor één sloopoperatie, of dat nu één of meerdere gebouwen zijn.'

De omgevingsvergunning voor de tunnelbouw zal zeker ingewikkeld zijn geweest?

Monique: 'Inderdaad, want toen wij de vergunning moesten verstrekken was de landelijke wetgeving rond tunnelbouw nog in beweging. We moesten bovendien voorwaarden opnemen rond de openstelling van de tunnel, bijvoorbeeld dat op tijd alle testen en oefeningen waren doorlopen. Bijzonder ingewikkeld. Nog spannender vond ik echter de openstellingsvergunning.'

Waarom?

Monique: 'Het projectbureau heeft altijd gezegd de tunnel pas in gebruik te nemen als zeker zou zijn dat alles 100% functioneerde. Niettemin moesten wij bij de vergunningverlening toch toewerken naar een openstelling op 16 december 2016. We moesten dus de procedure beginnen terwijl nog niet zeker was of die datum wel gehaald werd. Rijkswaterstaat vroeg de vergunning op 17 juni aan en hij lag vanaf 1 juli ter inzage. Het testen van de installaties was toen nog niet afgelopen. Er waren bovendien in Nederland geen goede voorbeelden beschikbaar van een openstellingsvergunning. Op 28 november adviseerde de onafhankelijke veiligheidsbeambte dat openstelling verantwoord was. Daar moest Rijkswaterstaat zich vervolgens over buigen en daar kwam een aantal voorwaarden uit, bijvoorbeeld restpunten die na openstelling nog geregeld moesten worden. Toen pas kon ik de definitieve openstellingsvergunning opstellen en die is 14 december verleend. Voorafgaand heb ik de laatste weken peentjes gezweet en slapeloze nachten gehad. Er was dagelijks overleg tussen Rijkswaterstaat, Avenue2, de gemeente en het projectbureau om de voortgang voor de vergunning te bespreken.'

Jo, waar kreeg jij slapeloze nachten van?

Jo: 'Ik vond vooral het in- en uittrillen van de damwandplanken spannend. Dat gebeurde soms vlak bij de gebouwen. Aan het Oranjeplein moest er door een harde laag heen worden getrild, waardoor de trillingen door werden gegeven aan de omgeving. Ik vroeg me wel af of dat goed ging. Maar Avenue2 nam goede voorzorgsmaatregelen. De gang van zaken werd onder meer uitvoerig gemonitord. Dat stelde mij gerust.'

Vergunningen verlenen is één, ze handhaven is twee.

Hoe verliep dat bij A2 Maastricht?

Jo: 'Dat deed een team onder leiding van Marion Vroemen. Dagelijks hield iemand toezicht op de bouwwerkzaamheden. Hetzelfde gebeurde door een aantal mensen van Rijkswaterstaat. Bij Marion kwamen klachten binnen over overlast. Als die gingen over geluidsoverlast werd ik ingeschakeld om te gaan meten. Dat gebeurde overigens maar zo'n twee keer per jaar. We hebben veel overleg gevoerd met de bewoners. De APV-vergunning geeft aan dat de bouwwerkzaamheden gedurende een langere periode gemiddeld niet meer dan een bepaald niveau van geluidsoverlast mogen veroorzaken. Maar de hinder deed zich verspreid voor en op piekmomenten. Gedurende zo'n piekmoment kon de overlast tijdelijk boven het gemiddelde uitkomen en dan zouden we



Het in- en uittrillen van damwandplanken was een piekmoment voor geluidshinder (2013).

formeel de bouw moeten stilleggen. Dat hebben we steeds aan de buurtraden voorgelegd: willen jullie verspreid overlast, bijvoorbeeld vijf dagen lang tussen 11 en 15 uur, of geconcentreerd gedurende twee dagen van 7 tot 17 uur? De buurtraden kozen voor geconcentreerde overlast, dan waren ze er van af. Wel graag om 8 uur beginnen in plaats van 7 uur en dat gebeurde dan. Maar de norm uit de vergunning werd zo wel tijdelijk overschreden.'

Waren er geen beroepskankeraars die daar bezwaar tegen aantekenden?

Jo: 'Nee en dat komt door de uitvoerige communicatie rond dit project. Bewoners wisten altijd waar ze aan toe waren en we hielden ons aan de afspraken. Als we zeiden dat het twee dagen zou duren, duurde het ook twee dagen. Zo ontstond vertrouwen bij de omwonenden. Tijdens het uittrillen van de damwandplanken hadden we een klein team met de hoofduitvoerder, iemand van communicatie van het projectbureau en ik om dagelijks de overlast te bespreken. We hoefden maar zelden iets te doen, omdat de

aannemer er al rekening mee hield. Alleen toen hij de damwandplanken na het uittrillen nog even in de lucht flinke klappen gaf om de modder eraf te schudden, hebben we ingegrepen. Dat gaf onnodige herrie. De modder is er daarna op de grond afgespoten.'

Weinig klachten tegen de overlast; hoe was dat bij de vergunningen in het algemeen? Stuitte ze op veel bezwaren?

Monique: 'Integendeel. Bij de inspraak is geen enkel bezwaar aangetekend. Bij de ter inzagelegging van de omgevingsvergunning voor de bouw van de tunnel is er één zienswijze gekomen van de Fietsersbond, met de suggestie om bij de Kennedybrug een extra fietstunnel aan te leggen. Die is er inderdaad gekomen.'

Jo: 'Collega's in het land vinden dit ongelooflijk. Wat zijn jullie voor makke schapen daar in Maastricht! Maar daar heeft het niets mee te maken. Dat er geen bezwaren zijn ingediend, komt door de geweldige communicatie. Mensen accepteerden de overlast en zagen in dat ze er wat beters voor terugkregen.'

Wat vonden jullie tot slot de meest memorabele momenten tijdens A2 Maastricht?

Jo: 'Ik ben over de hele linie trots dat ik hieraan heb meegewerkt. Het is geweldig wat we als team, met zo veel mensen uit zo veel disciplines, voor elkaar hebben gekregen. Iedereen klaagt altijd over de onbetrouwbare overheid, maar de overheid is hier juist zeer betrouwbaar gebleken. Er is een organisatie neergezet met een werkwijze die uitstekend functioneerde. Avenue2 zag ons als partner en dat waren we ook.'

Monique: 'Ik sluit me daar bij aan. Ik vond het verlenen van de openstellingsvergunning zeer memorabel en daarnaast de ingebruikname van de tunnel. De ochtend erna hadden mijn collega's op het werk de gang versierd en foto's opgehangen van de tunnel. Heel speciaal, maar ik was er dan ook al vanaf 2010 mee bezig. Verder kan ik me nog de eindoefening in de tunnel herinneren. Ik zat met Bauke Lobbezoo in de auto. Daar kwamen meteen grapjes van: Bauke heeft een nieuwe vrouw. Vervolgens moesten we met burgemeester Penn-te Strake samen een dronken vrachtwagenchauffeur uit een auto slepen. Ik vond het erg leuk daaraan mee te mogen doen.'