



**Gerd Leers en Karla Peijs over de definitieve politieke besluitvorming over A2 Maastricht**

Voormalig burgemeester van Maastricht en voormalig minister van Verkeer en Waterstaat

# ‘Het moest ook in Den Haag pijn doen’

Toen Gerd Leers in 2002 burgemeester werd van Maastricht, waren de geesten in politiek Den Haag rijp voor ondertunneling van de A2. De race was echter nog niet gelopen. Daarvoor moest er ‘bloed aan komen’: ‘ons probleem moest ook in Den Haag pijn gaan doen’. Leers, niet wars van ongebruikelijke acties, haalde een onverwacht drukmiddel uit de kast toen A2 Maastricht onder het kabinet-Balkenende II weer van de agenda leek te verdwijnen. In partijgenote en minister van Verkeer en Waterstaat Karla Peijs vond hij vervolgens een medestander om voor A2 Maastricht een toekomstbestendige oplossing te realiseren.

We schrijven 1 februari 2002. Gerd Leers (CDA) wordt, na twaalf jaar lidmaatschap van de Tweede Kamer, burgemeester van Maastricht. In zijn achterzak zit onder meer de mede door hem ingediende en breed door de kamer gesteunde motie om de A2 in Maastricht definitief aan te pakken. Maar een motie is ‘slechts’ een motie; doorslaggevend is dat de ondertunneling van de A2 met prioriteit wordt opgenomen in het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT, tegenwoordig met de toevoeging van Ruimte het MIRT). Dat was niet vanzelfsprekend; Maastricht kwam immers niet voor in de landelijke filemeldingen, volgens Leers louter een gevolg van het feit dat in de kilometers vóór de Geusselt-kruising geen detectielussen in het asfalt zaten. Dan valt in het najaar van 2002 het kabinet-Balkenende I. Leers verzint een list.





#### **Wat deed u?**

'Er kwamen nieuwe Tweede Kamerverkiezingen op 22 januari 2003. Alle lijsttrekkers van de politieke partijen kwamen langs in Maastricht. Met woordvoerder Wim Ortjens bedachten we het plan om hun beloftes over de A2 in Maastricht op video op te nemen. Van tevoren hadden we hun voorlichters verteld dat we de A2 aan de orde zouden stellen en een antwoord verwachtten. Goed voorbereid zeiden de lijsttrekkers natuurlijk allemaal dat het vanzelfsprekend was om de A2 te ondertunnelen. De opnames daarvan stuurden we hen vervolgens als een bevestiging toe.'

#### **En toen?**

'De A2 leek onder het nieuwe kabinet-Balkenende II definitief in het MIT te komen, mede ook omdat het Maastricht werd gegund. Geen enkel kabinet wil het verwijt krijgen alleen projecten uit te voeren in de Randstad. En A2 Maastricht was door stad en regio dermate goed gemotiveerd en voorbereid dat het voor het Rijk een geschikt project was om op aan te sluiten. Maar toen moest Balkenende II bezuinigen. Met als resultaat dat A2 Maastricht weer dreigde te sneuvelen. Wij hebben een paar dingen gedaan om dat terug te draaien. We lieten via het acht uurjournaal weten dat we het niet pikten. En ik confronteerde mijn partijgenoot Jan Peter Balkenende persoonlijk met zijn op video vastgelegde beloftes. Zijn kabinet had fatsoen en geloofwaardigheid hoog in het vaandel staan. Ik zei tegen hem dat daar ook bij hoort dat je je aan je afspraken houdt. Daar bleek hij gelukkig gevoelig voor. Daarnaast hebben wethouder Aarts en ik een onderzoek laten doen door de Universiteit Maastricht naar de gezondheid van kinderen in scholen langs de A2. Zij hadden aantoonbaar meer gezondheidsklachten dan kinderen op andere scholen. Daarmee maakten we duidelijk dat de A2-problematiek in Maastricht méér was dan alleen een infrastructureel probleem.'

#### **Waarom speelde u het zo hard met Balkenende?**

'In de Tweede Kamer heb ik geleerd dat je alleen iets gedaan krijgt als jouw probleem ook een probleem voor Den Haag wordt. Het moet ook daar pijn doen. Dat lukte met de video's en het onderzoek van de universiteit. Het heeft in het begin wel de uitstekende relatie met premier Balkenende onder druk gezet. Ik sprak hem immers aan op zijn persoonlijke integriteit en paste daarmee persoonlijk veel druk toe. Maar ik wist dat het niet zou lukken met een vriendelijk gezicht. Er moest bloed aan komen. Ik vond dat het moeilijkste moment van A2 Maastricht. Later heb ik het gelukkig weer bijgelegd met Jan Peter.'

#### **Waarna u, mevrouw Peijs, in beeld komt. U ging als minister van Verkeer en Waterstaat mee in de wens van de gemeente Maastricht om voor een robuuste oplossing te kiezen. Waarom?**

'Voorop stond ook voor mij dat het zo niet langer kon in Maastricht. Niet eens voor de mensen die één keer per jaar op weg naar het zuiden in de file stonden, maar wel voor de omwonenden die meer uitlaatgassen slikten dan wie ook in Nederland. Vervolgens bleek uit nieuwe verkeersprognoses dat de A2-tunnel in Maastricht,

zoals-ie was bedacht met 2 x 2 rijbanen ondergronds en een weg bovengronds, misschien na een jaar of tien al te krap zou worden. Ik steunde het gemeentebestuur van Maastricht in het streven naar een oplossing die ook voor de lange termijn voldoende zou zijn. Ik vond het voor de stad niet acceptabel dat er aan de tunnel misschien al na een paar jaar weer iets moest gebeuren, als dat überhaupt al kon. Vandaar de keuze voor een tunnel met een grotere capaciteit van in totaal 2 x 4 rijbanen in plaats van 2 x 3. Achteraf een goede beslissing. Het verkeer is sindsdien enorm toegenomen en ook zwaarder geworden, met langere vrachtwagens en grotere auto's.'

#### **Helpt het in zo'n situatie dat Gerd Leers en u partijgenoten zijn?**

'Nee en ja. Nee, omdat de inhoud voor mij altijd voorop stond. Ja, omdat ik Gerd kende en wist dat hij geen onzin verkocht. Daarnaast heb ik me ook altijd ingezet voor de regio. En Maastricht en de regio hadden een goed verhaal dat ook door de omgeving werd ondersteund. Bovendien waren ze bereid financieel bij te dragen, ook toen de kosten voor de tunnel door de vergroting van de capaciteit stegen naar uiteindelijk € 630 miljoen. Voor het kabinet was dat een bewijs dat het de stad en regio ernst was.'

#### **De toezegging voor een extra rijksbijdrage deed u tijdens een werkconferentie in 2005 beneden in het Regionaal Historisch Archief in Maastricht. Alle kopstukken waren aanwezig en men was vooraf behoorlijk zenuwachtig.**

'Gerd Leers heeft me voor die conferentie persoonlijk afgehaald van het vliegveld en tijdens de rit van Beek naar Maastricht heb ik hem al verteld dat wij akkoord waren. Tijdens de conferentie heb ik wel de voorwaarde gesteld dat ook de gemeente en provincie hun deel zouden bijdragen en dat hebben ze dus gedaan.'

#### **In 2007 nam u afscheid als minister van Verkeer en Waterstaat. Bent u daarna nog terug gekomen naar het project?**

'Toen de bouwwerkzaamheden nog in volle gang waren, heb ik eens een Europese delegatie meegenomen naar het project. Aanleiding was dat A2 Maastricht Europese subsidie heeft gekregen uit het programma TEN-T, dat zich richt op het stimuleren van grensoverschrijdende verkeersnetwerken. De Europese Commissie gaat daarover en ziet A2 Maastricht als een paradepaardje.'

#### **Hoe kijkt u terug op deze cruciale periode voor A2 Maastricht?**

Peijs: 'Het is fijn om als minister te hebben meegewerkt aan een project dat zo is omarmd door de bevolking. Ik heb A2 Maastricht leren kennen als een sympathiek project waarin iedereen zijn best deed het ook voor de gewone mensen in Maastricht en daarbuiten goed te maken. Dat heeft een groot verschil gemaakt.'

Leers: 'Ik ben altijd blijven geloven in een goede afloop, maar het was een hindernisrace. In de politiek kunnen zich altijd toevallige omstandigheden voordoen die je niet in de hand hebt en die je project weer in een ander perspectief plaatsen. Je mag daarom nooit achterover leunen. Ik zeg altijd: het is pas definitief binnen als je kunt pinnen.'