



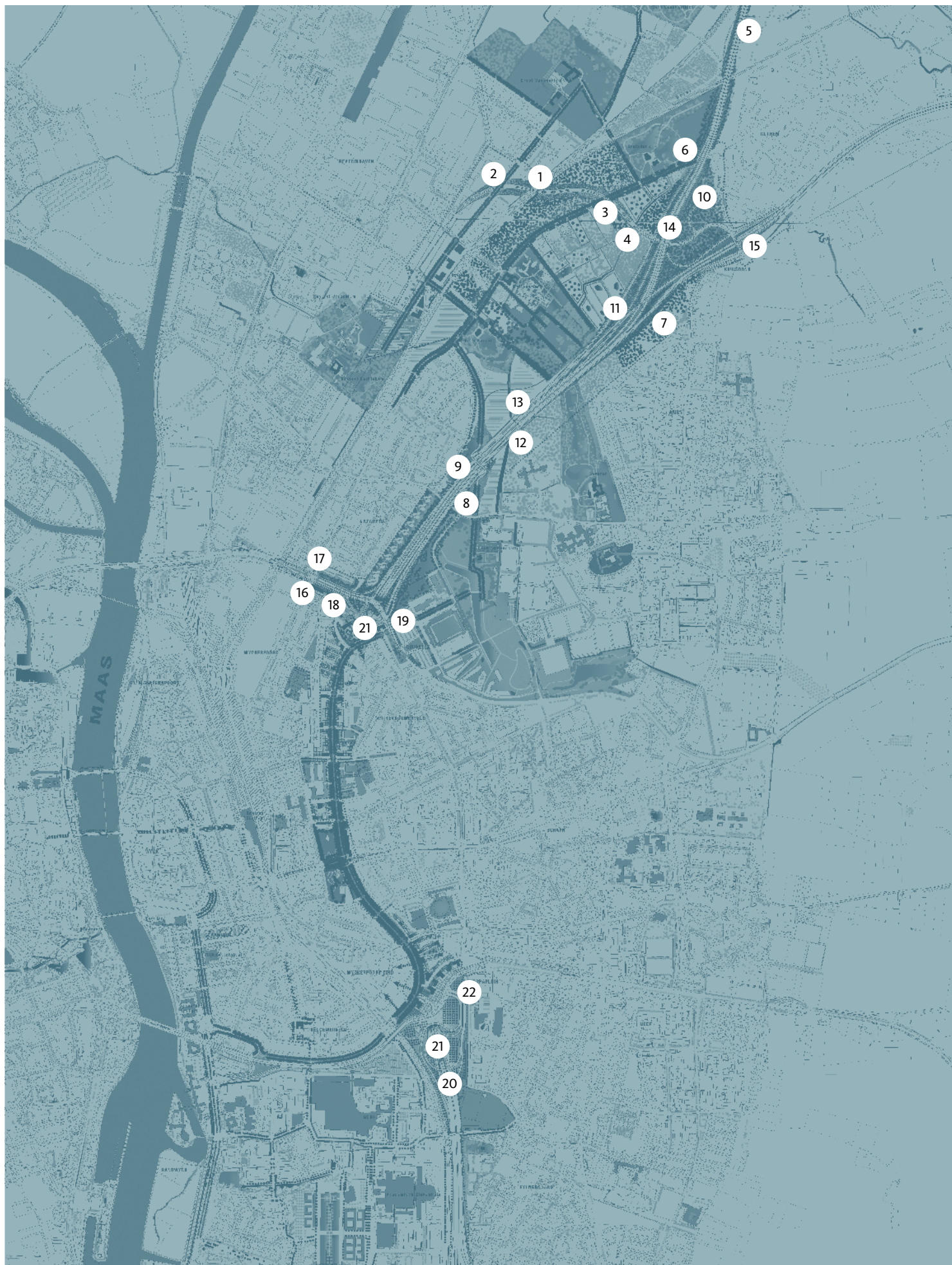
Berry Ramaekers over de 21 overige kunstwerken

Hoofd werkvoorbereiding, daarna projectleider kunstwerken

‘Het was soms een haast militaire operatie’

Naast de tunnel zijn in het project A2 Maastricht nog 21 andere kunstwerken gemaakt, variërend van het ‘vliegend viaduct’ tot fietsbruggen, een spoorviaduct, tunneltjes voor fietsers en voetgangers en ecoduiders. Allemaal nodig om het verkeerssysteem rond Maastricht te optimaliseren en de stad en omgeving bereikbaar te houden voor mens en dier. Berry Ramaekers werkte in opdracht van bouwer Avenue2 zes jaar aan de kunstwerken. Hij kijkt er met grote voldoening op terug.

Het interview met Berry vindt plaats in zijn auto, tijdens een tochtje langs een aantal kunstwerken in het project. Na twee jaar afwezigheid (Berry nam in september 2015 afscheid van A2 Maastricht) brengt de rit herinneringen naar boven. Aan vele goede en enkele mindere ervaringen, technische hoogstandjes en spannende operaties. Aan Dagen van de Bouw, toen hij met zijn zoon en vader in de tunnel stond mee te helpen. ‘Fantastisch vonden ze dat.’ Aan de moeizame samenwerking aan de aannemerskant bij de start van de uitvoering van de ecoducten Kalverbosch en Bunderbosch, die de weg wees naar de uitstekende samenwerking in het vervolg. Aan het inrijden van het A2-viaduct over de A79, een haast militaire operatie die tot in de puntjes was voorbereid. En aan de trots waarmee Berry aan het project meewerkte. Trots ook



op het boekje dat hij zelf over de 21 kunstwerken maakte. Ze kwamen allemaal op tijd gereed, dankzij een strakke planning, het teamwork in zijn team Kunstwerken en de goede wisselwerking tussen uitvoering en ontwerp.

Eigen complexiteit

Berry kwam in september 2009 als hoofd werkvoorbereiding bij Avenue2 werken. Toen hij van het project hoorde, wist hij meteen dat hij er bij wilde zijn. 'Ik woon in Weert en het is geweldig om dicht bij je woonplaats aan zo'n groot project mee te werken. Midden in de stad, in een complexe omgeving en met een uitdagende contractvorm. Doordat de opdrachtnemer hier het plan kon maken (*Design @ Construct* – red.), werd het mogelijk in het ontwerp uitvoeringservaring mee te nemen. Dat wil niet zeggen dat de uitvoering daarna minder spannend wordt. Het is onmogelijk in een aanbesteding vooraf te voorzien wat je allemaal in de uitvoering tegenkomt, of welke aanvullende wensen er komen. Dat continue spanningsveld maakt het interessant en leerzaam.' Onvoorziene dingen kwam Berry genoeg tegen bij de 21 kunstwerken. 'Elk kunstwerk had zijn eigen verhaal, complexiteit en uitdagingen. Bij de Severentunnel hadden we bijvoorbeeld te maken met een waterdoorlatende ondergrond. We moesten enorm veel grondwater onttrekken om de tunnel te kunnen maken. Dat vraagt om veel afstemming met de gemeente en een grondige werkvoorbereiding om het werk toch zo goed en goedkoop mogelijk uit te voeren. Spannend was ook het kunstwerk verbinding Beatrixhaven. We stuitten op een ondergrond vol karstgaten. Hoe ga je dat dan funderen? We vonden de oplossing in het vullen van de gaten met dämmer, een dikke vloeibare stof die zich niet laat vermengen met water. Op zo'n moment krijg je discussies over wie verantwoordelijk is voor zo'n tegenvaller en opdraait voor de meerkosten. Dat gebeurde ook bij het versterken van het Kruisdonk-viaduct in de A2. We zouden tegelijkertijd het asfalt verbeteren. Dat gebeurde op een manier die niet goed uitpakte. Er dreigde een conflict met de opdrachtgever. Daar zijn we uitgekomen door gewoon lang door te praten. In ieder project gaan er dingen mis. Die los je op door je achter een gezamenlijk doel te scharen en elkaars belangen te respecteren.'

Vliegen en inrijden

Het qua uitvoering spectaculairste kunstwerk was de *fly-over* van de A2 over de A79, die op zaterdag 27 oktober 2012 op zijn plaats werd gereden. Het oorspronkelijke plan was het viaduct op de definitieve locatie te bouwen. Dat lukte niet conform de vastgestelde fasering voor de nieuwe verknoping van de A2 en A79, mede omdat enkele benodigde gronden nog niet waren verworven.

Het team Kunstwerken bedacht een alternatieve aanpak waarbij het viaduct vlakbij de definitieve plek werd opgebouwd, hoog op een stalen ondersteuning, om het daarna in te rijden. Een methode waarbij het verkeer bovendien tijdens de bouw kon blijven doorrijden. 'Daarom is dit in de pers het 'vliegend viaduct' gaan heten', vertelt Berry. 'Het inrijden vergde een minutieuze voorbereiding en was in Nederland slechts één keer eerder gedaan. Voor het verplaatsen van het 3500 ton zware brugdek van 120 meter lang en 15 meter breed hadden we karretjes nodig die van over de hele wereld moesten komen. Een waanzinnig gaaf project, vooral omdat het echt vanuit de *Best for Project*-gedachte werd opgezet: welke oplossing is het beste voor het project?'

Voor het inrijden van het viaduct nodigde A2 Maastricht publiek uit. Ondanks de vrieskou en het vroege tijdstip kwamen er veel belangstellenden. Het was één van de eerste keren dat Berry merkte hoe belangrijk communicatie is in zo'n groot project. 'Door naar de omgeving eerlijk te zijn over de overlast, en door gewoon te laten zien wat je doet, ontstaat waardering en respect en kweek je meer begrip. Zo'n project leidt altijd tot overlast. Als je weet wat je wanneer kunt verwachten, kun je daar rekening mee houden. Dan is het onvoorspelbare weg en wordt het acceptabeler.'

Ongekend presteren

Het 'vliegend viaduct' is niet het favoriete kunstwerk van Berry. Dat zijn de twee naast elkaar liggende Noorderpoort-viaducten. Hier moest worden gewerkt op een terrein van postzegelformaat, met een grote hoeveelheid kabels en leidingen in de grond, vlakbij de gasrotonde van de tegelfabriek Mosa, met als voorwaarde dat het verkeer moest blijven doorstromen. Een complexe puzzel die om een slimme doordachte oplossing vroeg. Deze kwam van een werkvoorbereider die elders bij Avenue2 niet op zijn plaats was. Berry nam hem over en begeleidde hem intensief. 'Hij ontwikkelde zich vervolgens tot een uitstekende werkvoorbereider. Hij maakte een foutloos plan om de viaducten op de definitieve plek, maar verhoogd te bouwen, terwijl beneden de fietsers en auto's veilig konden doorrijden. Daarvoor liet hij de stalen ondersteuningsconstructie van het 'vliegend viaduct' ombouwen. Na het weghalen daarvan konden de viaducten naar de juiste hoogte zakken. Zo zie je wat er mogelijk is als je mensen in hun kracht zet.' De intensieve samenwerking en onderlinge steun in zijn team staat volgens Berry symbool voor die in het hele project A2 Maastricht. 'Het draait uiteindelijk om aandacht en respect voor mensen. Pas als je elkaars wensen, mogelijkheden, kwaliteiten en beperkingen leert kennen, begrijpen en respecteren, kun je het beste bij elkaar naar boven halen. En kom je tot ongekende prestaties.'

Voor A2 Maastricht zijn tweeëntwintig kunstwerken gerealiseerd.



1 Kunstwerk Vaeshartelt



2 Tunneltje Beukenlaan – voor voetgangers en fietsers



3 Viaduct Mariënwaard



4 Ecoduikers voor dieren in de verbindingsweg Beatrixhaven



5 Kalverbosch en Bunderbosch, twee ecoducten voor dieren



6 Kunstwerk kruising Kruisdonk – verbreding bestaand viaduct



7 Geluidsscherm bij Amby



8 Verlenging tunnel Severenstraat



9 De Wielerbaan – wandel- en fietsbrug over de A2



10 Geluidsscherm bij Rothem



11 Fly-over A2/A79 – ‘vliegend’ viaduct dat naar zijn definitieve plek is geschoven



12 Onderdoorgang Kanjel



13 Ecoduikers voor dieren



14 Kunstwerk Gelei



15 Fietsbrug Ambyerweg



16 Noorderpoort-Zuid



17 Noorderpoort-Noord



18 Kolonel Johnstontunnel – voor voetgangers en fietsers



19 Paardentunnel onder Terblijterweg, voor voetgangers en fietsers



20 Fly-over Europaplein



21 Koning Willem-Alexandertunnel



22 Sibematunnel – voor fietsers, een extraatje