



Edzo Bindels en Bas van Aart over het ontwerp van de tweelaagse tunnel en de Groene Loper

Directeur en landschapsarchitect bij West 8 en ontwerpmanager bij Strukton

‘De verliefdheid was er meteen’

Tijdens de aanbestedingsfase en daarna werkten tientallen mensen aan het ontwerp van de A2-tunnel, het verkeerssysteem eromheen en de Groene Loper. Aan het hoofd van de teams stonden Bas van Aart, destijds ontwerpmanager bij Strukton, en Edzo Bindels, directeur en landschapsarchitect bij West 8 Urban Design & Landscape Architecture. Zij kunnen worden beschouwd als de geestelijk vaders van respectievelijk de tweelaagse tunnel en de Groene Loper. Een gesprek over hoe je tot slimme oplossingen komt: de ene keer in een flits van een seconde, de andere keer na lange studie.

De eerste tweelaagse tunnel van Nederland: hoe bedenkt je dat?

Bas: ‘Ik raakte betrokken bij A2 Maastricht tijdens de aanbestedingsfase waarin drie bouwconsortia een plan maakten. Met mijn techniekhart en achtergrond in de tunnelbouw kijk ik altijd meteen naar de manier waarop een tunnel kan worden gefundeerd. Ik dacht: hier in Maastricht heb je een rotsachtige bodem. Anders dan in West-Nederland hoeft de tunnelbak niet op palen te worden gefundeerd. De bodem is sterk genoeg en we hoeven geen bouwkuip te maken met duur onderwaterbeton. En anders dan in West-Nederland verwachtte ik geen problemen met het verkrijgen van een bemalingsvergunning om het grondwater weg te pompen. Oké, dan kunnen we dus dieper graven. Al die gedachten passerden in een *split second*. Je denkt na over hoe je je kunt onderscheiden van de concurrenten en over de kansen van bepaalde oplossingen. Dan komt zo'n idee van een tweelaagse tunnel snel naar boven.’



Het tracé bovenop de tunnel vormt een S-vorm vanuit het zuidwesten richting het groene buitengebied in het noorden.

Edzo: 'Toen wij dat idee hoorden, waren we er meteen verliefd op. Ik was al bij A2 Maastricht betrokken in de visiefase vóór de aanbesteding. We zochten toen al naar een manier om een robuust verkeerssysteem te maken, waarin het nationale en het lokale verkeer gescheiden werden. De tweelaagse tunnel maakte dat niet alleen mogelijk, maar kon ook een deel van het lokale verkeer ondergronds afwikkelen. Daardoor kun je het gebied bovengronds beter inrichten voor fietsers en voetgangers. Ook werd door de tweelaagse tunnel de Gemeenteflat gespaard en ontstond er een kleiner bouwgebied. Avenue2 hoefde maar één keer een tijdelijke weg te maken die gedurende het project kon blijven liggen. Dat bespaart veel geld en is minder vervelend voor de omgeving. Geweldige oplossing dus, die tweelaagse tunnel. Ik dacht meteen: wow!'

Bas, jij bedacht ook om de tunnel 4,70 meter hoog te maken. Waarom?

'Deze hoogte is nu standaard in de tunnelbouw, maar destijds waren tunnels lager. Volgens de regelgeving moet je bij tunnels lager dan 4,50 meter hoogtedetectiesystemen toepassen. Dat was bij A2 Maastricht een behoorlijke investering. Naast de hoogtedetectieportalen moesten we dan voorzien in afleidingsroutes voor te hoge vrachtwagens. Daar was geen ruimte voor vlak bij de

tunnel, wat dan weer zou leiden tot het toepassen van nog meer hoogtedetectieportalen op grotere afstand van de tunnel. Voeg hieraan toe dat dergelijke systemen onderhouden moeten worden en uit de totaalafweging volgt dat je beter kunt investeren in een iets hogere tunnel. Meteen ook een veel robuustere oplossing, want één vrachtwagen met een omhoog klapperend dekzeil in een tunnel met een hoogte van 4,50 meter en het is bingo, tunnel dicht. Daar hebben we nu geen last meer van.'

Konden jullie als ontwerpers uit de voeten met het eisen- en wensenpakket bij de aanbesteding?

Edzo: 'Ik heb dat nooit als te hoog gegrepen ervaren. Nu konden we juist nadenken over hoe we binnen de gestelde plafondprijs de hoogste kwaliteit konden bieden. Door op een goede manier de wensen te honoreren, konden we ons bovendien onderscheiden van de concurrenten.'

Bas: 'De benadering bij A2 Maastricht was uniek, ook vandaag nog. Er was niet eens een Tracébesluit genomen. We moesten het project zelf vormgeven. Ik meen me te herinneren dat we aan 181 eisen moesten voldoen. Daarnaast waren er veertien wensen. Dat is relatief heel weinig in zo'n groot project en gaf een enorme vrijheid om zelf met goede oplossingen te komen.'

En het gevraagde integraal gebiedsontwerp, hoe hebben jullie dat ervaren?

Edzo: 'Het is heel goed dat de opdrachtgevers van A2 Maastricht hiervoor hebben gekozen. Vóór A2 Maastricht heb ik als project-architect gewerkt aan Madrid Rio. Dat is een park midden in de stad bovenop een over twintig kilometer ondertunnelde snelweg. Qua integratie van infrastructuur en openbare ruimte een vergelijkbaar project, maar in de aanpak heel anders dan A2 Maastricht. In Madrid waren de aanleg van de infrastructuur en de ontwikkeling van het park gescheiden. Bij het ontwerp van het park moesten we ons voortdurend aanpassen aan wat de tunnelbouwer had achtergelaten. We wisten niet eens hoe groot de draagkracht was van het tunneldek. Er was niet nagedacht over de bovengrondse gevolgen van de ondergrondse ingrepen. Het unieke van A2 Maastricht is dat dit hier wel is gebeurd. Vanaf het begin hebben de teams van Avenue2 en West 8, onderling en met het Projectbureau A2 Maastricht, samengewerkt om te ontdekken hoe de inpassing van de tunnel het meest kon opleveren voor de stad en de omgeving.'

Bas: 'Het doel van A2 Maastricht ging ook veel verder dan de ondertunneling. Gekscherend is wel gezegd dat de ondertunneling een manier was om het gebied bovengronds bouwrijp te maken voor de gebiedsontwikkeling en de verbinding van twee stads-helften. Dat klopte natuurlijk ook.'

Edzo: 'Cruciaal is dan hoe de stad na de ondertunneling gaat functioneren. Dan moet je van tevoren goed nadenken over hoe je bovengronds toch zo veel mogelijk meerwaarde tot stand brengt, in een krachtenveld waarin het meeste geld en de meeste risico's in het infrastructurele deel zitten.'

Daarvoor bedachten jullie de Groene Loper. Volgens de overlevering bestond de eerste schets uit een grote S.

Edzo: 'Dat klopt. Een wegtracé bovenop een tunnel volgt vaak precies het ondergrondse tracé, van de ene naar de andere tunnelmond, naar een plek waar niet veel te beleven is, tenzij je graag kijkt naar auto's die onder de grond gaan. Wij wilden dat vermijden en het bovengrondse tracé meerwaarde geven. Dat kon door het te verbinden met de omgeving, maar waarmee dan? Door ons te verdiepen in die omgeving en de geschiedenis ontdekten we dat aan de noordkant van Maastricht van oudsher een aantal landgoederen ligt, als pareltjes verstopt tussen wegen. In het Ambitiedocument dat aan de basis lag van de aanbesteding werden de landgoederen nadrukkelijk genoemd, maar we kwamen er achter dat die bij de Maastrichtenaren zelf nauwelijks leefden. Tegelijkertijd zagen we dat ten noorden van de Geusselt allerlei voorzieningen lagen of recent waren toegevoegd, zoals het nieuwe zwembad, sportvelden en het nieuwe NS-station Maastricht-Noord. Dat bracht ons op het idee om aan de noordkant de Groene Loper van de tunnelmond af te leiden en te verbinden met de voorzieningen nabij de Geusselt en verderop de landgoederen in wat nu het Buitengoed Geul & Maas heet. Daardoor konden we het gebied bovenop de tunnel vanuit de stad gezien mooi afsluiten met een heuvel, waarmee we ook de aanleg van geluidswallen

konden voorkomen. Zo ontstond de noordelijke krul van de S. Aan de zuidkant lag de tweede krul door de aansluiting van de Groene Loper op het Céramique-terrein. Inmiddels studeren we op een goede aansluiting van de Groene Loper op het MECC (het beurs- en congrescentrum van Maastricht – red.) en het Maastricht Universitair Medisch Centrum in Randwyck.'

Bas: 'Daarom vond ik jullie ontwerp ook zo sterk. Jullie keken verder dan de grenzen van het plangebied. Zo kreeg het plan van Avenue2 naast de tweelaagse tunnel een tweede krachtige pijler, namelijk de Groene Loper, een fiets- en voetgangersverbinding tot buiten het plangebied van A2 Maastricht.'

Edzo: 'En door die verbinding konden we ook veel op zichzelf losstaande wensen uit het Ambitiedocument integreren in één samenhangend verhaal. Dat was precies de meerwaarde die we vanaf het begin hadden gezocht.'

Het zal niet eenvoudig zijn geweest dit te ontwerpen in een zo smal plangebied als dat van A2 Maastricht, met bovendien een complex verkeerssysteem met een tweelaagse tunnel.

Bas: 'Dat klopt. Wij noemden de Groene Loper een cadeau aan de stad Maastricht. Maar Robin Bongers, die de hele wegenstructuur heeft ontworpen, vond het een cadeau aan hem. De afbuiging van de Groene Loper bij de tunnelmonden maakte het voor hem makkelijker om daar de knooppunten te ontwerpen. Niettemin was het een puzzel om in zo weinig ruimte zo'n complex verkeerssysteem te bedenken. Daarbij hebben we ook nog eens extra kwaliteit toegevoegd door de tunnelmonden uit elkaar te leggen, waardoor de luchtkwaliteit verbetert. En we hebben de aansluiting van de snelweg op het omliggend wegennet zo veel mogelijk zonder kruisingen aangelegd om de doorstroming te verbeteren.'

Edzo: 'Het was soms inderdaad moeilijk passen en meten. Wij hebben vanaf het begin gestreefd naar een ruime en comfortabele fiets- en voetgangersverbinding, zonder scherpe bochten, met royale onderdoorgangen en zodanig afgeschermd dat je zo veel mogelijk het groen en de stilte kunt ervaren. Vanuit de keiharde randvoorwaarden van de infrastructuurwereld wordt echter al snel gezegd: er zit toch een stuur aan een fiets en je bent toch niet hoger dan 2,50 meter? Bij het knooppunt Geusselt en langs het parkeerterrein vóór het MVV-stadion knelt dat. Verderop richting de sportvoorzieningen en de landgoederen gaat het beter. Je ziet hieraan hoe moeilijk het is om in het geweld van de grote infrastructurele ingrepen te blijven denken vanuit het perspectief van de fietser en voetganger. Door de goede samenwerking ging dat bij A2 Maastricht best goed.'

Bas, jij bent inmiddels niet meer betrokken bij A2 Maastricht. Hoe kijk je er op terug?

'Avenue2 heeft hier in de aanbestedingsfase met een sterk team gewerkt, dat bovendien een hecht collectief vormde. Ik kan me nog herinneren dat we het plan presenteerden aan de Gunnings-AdviesCommissie. We lieten een enthousiaste film zien en zaten daar met zeven of acht specialisten tegenover de commissie. Ieder vertelde vanuit zijn eigen vak over de achtergronden van het



Bovengronds staan voetgangers en fietsers centraal in het plan van Avenue2 (2009).

ontwerp. Achter ons zat de directie op de tweede rij. De mensen die het werk hadden gedaan, vertelden dus het verhaal, niet degenen die moesten beslissen over de financiën en de planning. Ook later, tijdens de uitvoering van het ontwerp, was er altijd veel ruimte om te presteren, om altijd te zoeken naar de beste oplossingen. Een groot compliment aan Bauke Lobbezoo hiervoor. Door de open cultuur en goede samenwerking zijn tussen mensen blijvende contacten ontstaan. Aan het eind van het ontwerpproces hebben we een keer een kookatelier gehouden voor iedereen die had meegewerkt. Van de 90 mensen waren er 85. De ecooloog stond met de betontechnoloog te koken. Ik vond dat geweldig! Mensen hebben duidelijk gevoeld dat ze bij A2 Maastricht een team vormden.'

Wat vond je van de intensieve betrokkenheid van de omgeving?

'Dat voelde als een warm bad. Dit project was zeer gewenst en er was veel enthousiasme bij de bevolking. Ik heb een paar Dagen van de Bouw meegemaakt. Een prachtige ervaring; mensen kwamen van heinde en ver naar de tunnel kijken. Daar doe je het voor. Het gaat om de gebruiker. De interactie met het publiek is bij A2 Maastricht fantastisch aangepakt. De consultatieronde aan het eind van de aanbesteding vind ik een goed voorbeeld. Ik was

apetrots daar bij te zijn en te mogen vertellen over mijn werk. Al was het wel lastig om bij de contractvorming daarna het plan nog aan te passen om qua prijs beter uit te komen. Inleveren op kwaliteit doe je niet graag.'

Edzo, jij bent als stedenbouwkundige betrokken bij de inrichting van de openbare ruimte en de invulling van het vastgoedprogramma aan de Groene Loper. Voldoet deze aan wat je tijdens het ontwerpen voor ogen had?

'Op structuurniveau ben ik zeer tevreden. Ik ben enthousiast over de lijn- en maatvoering, over hoe de wegen en de Groene Loper in het gebied liggen. De openbare ruimte heeft met het bomenlint en de boombogen een sterke structuur en biedt een prachtig decor waarin ook de bestaande gebouwen weer meer gaan schijnen. Dat maakt de vastgoedontwikkeling in beginsel eenvoudiger. Er kunnen gefaseerd bouwprojecten worden ingepast, wel op voorwaarde dat met veel aandacht en passie maatwerk wordt toegepast. De Nederlandse bouwwereld werkt graag met herhaling, omdat dat goedkoper is. Hier zou dat een slechte keuze zijn omdat de nieuwbouw wat mij betreft moet aansluiten op de grote diversiteit in de omgeving. Ik ben blij dat Ballast Nedam Development bij de ontwikkelingen kiest voor verscheidenheid en variatie. Over



De voetgangers- en fietsbrug de Wielerbaan verbindt het Geusselt-park met Buitengoed Geul & Maas (voorheen Landgoederenzone).

de inrichting van de openbare ruimte maak ik me wel wat zorgen. Hoe de gebruiker deze ervaart, hangt sterk af van hoe bepaalde details worden vormgegeven. Je moet ook in de details kiezen voor kwalitatief hoogwaardige oplossingen. Dat is wat de gebruiker het eerst opvalt.'

Is A2 Maastricht tot slot inderdaad zo anders dan anders?

Bas: 'Ik vind van wel. Ik noemde al de sterke focus op kwaliteit, de grote ontwerpvrijheid door de manier van aanbesteden en de uitstekende samenwerking met het Projectbureau A2 Maastricht. Daarnaast vind ik ook de verkeersoplossingen zelf bijzonder, met name de overgangszones bij de Geusselt en het Europaplein. Alle verkeersstromen liggen daarin naast elkaar, om vervolgens binnen 400 meter over te gaan in de tweelaagse tunnel. De tunnel zelf is natuurlijk een prachtig product, maar hij ligt onder de grond. Dat ziet niemand meer.'



In april 2016 wordt het landelijk deel van de Groene Loper vanaf de Severenstraat over de Wielerbaan richting Vaeshartelt in gebruik genomen.

Edzo: 'Bovendien is zo'n tunnel eigenlijk niet meer van deze tijd. De toekomst van de binnenstedelijke mobiliteit ligt in het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer. Daar biedt de Groene Loper uitstekende voorwaarden voor. De ruimte die we kregen om hiervoor optimale oplossingen te vinden, heb ik na A2 Maastricht niet meer meegemaakt.'

Bas: 'Hm... wat je nu zegt over de tunnel vind ik niet zo aardig.

Ik vind tunnels geweldig, ben er zelfs op afgestudeerd.'

Edzo: 'Oké, laten we dan zeggen dat de tunnel van A2 Maastricht een heel geslaagd middel was om een ander doel te bereiken.'

Bas: 'Ja, daar ik me wel in vinden.'