



**Mart Dominikus, Ralf Blom en Jan van Thoor over de wegenaanleg bij A2 Maastricht**

Projectleider (Ralf) en uitvoerders (Mart en Jan) grond-, weg- en waterbouw bij Avenue2

# ‘Het werk werd nooit vervelend of saai’

Overall tussendoor breien en alles aan elkaar vast lijmen. Zo noemt projectleider Ralf Blom het werk van het team Grond-, Weg- en Waterbouw (GWW) bij A2 Maastricht. Het team begon als eerste in het project en blijft als laatste over. Het verwerkte in de ruim zeven jaar tussen start en finish zo'n 120 miljoen kilo asfalt, waarvan grofweg de helft voor tijdelijke wegen en kruispunten. Daarnaast kwamen nog tal van andere werkzaamheden langs. Deze diversiteit en de lange duur van het project maakten van A2 Maastricht volgens de GWW-ers Ralf Blom, Mart Dominikus en Jan van Thoor een 'eenmalig en geweldig project'.

De grond-, weg- en waterbouw (GWW) is naast het graven van de bouwput, het storten van de tunnelbakken en het aanbrengen van de installaties de vierde grote poot in de bouwwerkzaamheden voor A2 Maastricht. Onder GWW valt naast het asfalteren van de tijdelijke en definitieve wegen ook het zogenaamde 'functievrij maken' van de bouwterreinen, dat wil zeggen het omleggen van rioleringen, kabels, leidingen en wegen, alle sloopwerkzaamheden, het kappen van bomen en het rooien van het groen. Het GWW-team is dus als eerste aan het werk in een project, maar daarnaast ook als laatste. In de laatste fase van A2 Maastricht zorgt het team



Verleggen van de N2 en kruispunt Scharnerweg (2012).

namelijk ook voor de inrichting van het complete openbaar gebied bovenop de tunnel, van de aanleg van bestrating tot het plaatsen van bankjes en lantaarnpalen en het planten van nieuwe bomen. Het GWW-team breekt met andere woorden af, én bouwt weer op.

#### Volcontinu doorknallen

In de drukste tijden bestond het GWW-team bij A2 Maastricht uit zo'n 200 mensen. In de bouwkeet werkten veertig tot vijftig mensen aan de plannings, de rest werkte buiten in de uitvoering. De grootste concentratie aan werk ontstond altijd bij het omleggen van kruispunten. 'Het verkeer op de tijdelijke N2 moest blijven doorstromen en daarvoor moesten we regelmatig wegen en kruispunten verleggen', vertelt Jan. 'Kruispunt Geusselt hebben we drie keer verlegd, kruispunt Scharnerweg en knooppunt Europaplein twee keer. Dat moest altijd in een weekend gebeuren. Vrijdagavond dicht, maandagmorgen open, 64 uur in totaal.' 'In die tijd was het volcontinu doorknallen', voegt Mart toe. 'Er werkten dan zo'n 100 tot 120 mensen op een kruispunt; echt een mierennest. We draaiden diensten van twaalf uur, maar er was ook sprake van overlap. Als ik de nachtdienst had gedraaid en Jan kwam overdag, moest ik hem de stand van zaken vertellen. Inclusief de reistijd was ik in zo'n weekend zestien uur aan de slag. Daarna: thuis even slapen en weer terugkomen.'

Ralf hield zich als projectleider bezig met de planning van de omleggingen. 'Omdat het in zo'n korte tijd moest gebeuren, was het een complexe operatie. Het was niet genoeg om te organiseren dat je in korte tijd veel asfalt moest draaien en leggen. Je had ook nog de verkeersregelinstanties. Er moesten kabels naar de verkeerslichten en daar moest spanning naar toe. We begonnen al een half jaar van tevoren om al die zaken op elkaar af te stemmen. Vervolgens moest je hopen dat de weersomstandigheden in zo'n weekend niet te slecht waren. Gelukkig was dat altijd het geval. En hoe complex het ook was, het was nooit een groot probleem om de klus binnen de gestelde tijd af te ronden.'

#### Bloed, zweet en tranen

Moeilijker ging het bij de definitieve inrichting van het knooppunt Kruisdonk, waar in een klein oppervlak de A2 en A79 aan elkaar zijn verknoopt en een afslag is gemaakt naar bedrijventerrein Beatrixhaven. Het GWW-team klaarde de klus in zeven weken tijd, aanvankelijk met zes dagen van elf uur, later de hele week door. Ralf, Mart en Jan beschouwen het achteraf als de meest arbeidsintensieve en stressvolle operatie uit hun werk aan A2 Maastricht. Ralf: 'De afbouw van het knooppunt vond plaats in 2014. Er zaten drie verkeersregelinstanties in, die door Imtech zouden worden aangelegd. In 2014 verkeerde dat bedrijf echter al in de problemen.'



Het Maastrichtse mengsel is een uitgekende mix met een levensduur van zo'n twintig jaar. (2016).

Steeds zei men tegen ons: het komt goed. Maar toen wij begonnen waren en er geen weg terug meer was, bleek het niet goed geregeld te zijn. We moesten toen alles met tijdelijke installaties oplossen, die we uit heel Nederland bij elkaar hebben geschraapt. Dat moest allemaal in ons werk worden meegenomen en worden verbonden tot één netwerk. Dan was Mart aan het asfalteren en waren we daarnaast sleuven aan het maken om kabels te trekken. Het kostte me bloed, zweet en tranen.' Ralf vond ook de nacht van de ingebruikname, van 15 op 16 december, enerverend. De vier tunnelbuizen werden in stapjes na elkaar opengesteld. Voorafgaand moest het GWW-team daarvoor steeds kleine verkeersmaatregelen uitvoeren; op zich niet ingewikkeld volgens Ralf, omdat het team hiervoor niet afhankelijk was van andere partijen. Hij vertelt dat om 23.10 uur de eerste buis open ging; de laatste volgde 's ochtends om 8.00 uur toen de spits al op gang kwam. 'Ik zat in het zuiden en belde de verkeerscentrale met de melding dat we klaar waren. Doe maar open, zei ik. De eerste auto's reden door de tunnel en vervolgens gingen de slagbomen weer dicht. Op dat moment begon ik wel te zweten. Achteraf bleek dat iemand in de centrale op een verkeerde knop had gedrukt, maar daarmee kwam wel een hele procedure in gang, inclusief het aanrijden van de brandweer. Men had gelukkig snel in de gaten dat er niks aan de hand was, de slagbomen gingen

gauw omhoog en mijn bloeddruk zakte. Vervolgens ging er weer een buis dicht na een aanrijding op het Europaplein. Dan slaat de stress wel toe, ook omdat er zo veel toeschouwers waren. Tegelijkertijd was het een teken dat het systeem goed functioneerde. Het waren verklaarbare oorzaken; de tunnel deed wat-ie moest doen. Na afloop van die nacht hebben we in de bouwkeet op Kruisdonk nog champagne gedronken met Jannita Robberse van Rijkswaterstaat (zie het interview elders in dit boek – red.). Een mooie afsluiting van een bijzondere maar ook heel spannende nacht.'

#### Remsporen

Bijzonder voor het GWW-team was ook de aanleg van de wegen in de tunnel. In A2 Maastricht is in totaal zo'n 120.000 ton asfalt verwerkt, waarvan grofweg de helft in tijdelijke verkeerssituaties. Dat tijdelijke asfalt is vergruisd en hergebruikt in de tunnel. 'De wegen in de tunnel hellen een beetje', legt Ralf uit. 'Het verschil tussen links en rechts kan oplopen tot een halve meter. Dat gebeurt uit veiligheidsoverwegingen. Als bij een ongeluk met een tankauto de tank breekt, kan de vloeistof weglopen naar de putten in het laagste deel van de weg. In elke tunnelbuis liggen 250 putten. Met de kanteling in de weg moesten we nadenken over de onderste deklaag van de weg. Daar kun je beton voor gebruiken, maar

beton werkt en kan met zo'n geringe helling scheuren. In overleg met Rijkswaterstaat hebben we besloten agrac toe te passen, een mengsel van asfaltgranulaat en cement. De A2-tunnel is de eerste tunnel in Nederland waarin dat is toegepast. Inmiddels is het standaard bij de tunnelbouw. Ook het asfalt voor de top laag was een primeur. De materiaaltechnologen van Rijkswaterstaat en ons bedrijf hebben samen een mengsel ontwikkeld dat twintig jaar meegaat. Dat mengsel is beproefd en gecertificeerd. Het is duurder dan normaal asfalt, maar gaat langer mee zodat er minder snel onderhoud nodig is. Onderhoud is lastig in een tunnel, dus uiteindelijk is Rijkswaterstaat hiermee goedkoper uit.'

Ook bij het asfalteren in de tunnel is bij A2 Maastricht anders gewerkt dan anders, voegen Mart en Jan toe. 'Normaal rijden vrachtauto's met het asfalt af en aan en kiepen ze hun lading uit op de weg. In een tunnel kun je echter niet kiepen. We hebben aparte vrachtwagens moeten gebruiken met een duwbakinstallatie. Daarvan zijn er niet veel in Nederland. Buiten de tunnel werd het asfalt overgeladen, waarna de vrachtwagens achteruit de tunnel inreden, want keren was niet mogelijk.' 'Daarbij moest je goed letten op de uitlaatgassen in de tunnel', aldus Ralf. 'Zo maar de ventilatoren laten blazen, was niet mogelijk omdat het dan te koud zou worden om in te werken en om het asfalt te laten uitharden.' Vonden de heren het overigens niet vervelend dat er in de laatste maanden zo veel werd geoefend in de tunnel, met het risico dat 'hun' asfalt beschadigd werd? 'Daar troffen we altijd voorzieningen voor. Het asfalt heeft daar nooit onder geleden. De meeste remsporen hebben we gekregen van Flikken in Maastricht. Tijdens opnames in de tunnel werd er een auto klemgereden en dat liet nogal wat sporen achter. Gelukkig was dat rubber en dat slijt wel weer.'

#### Bouwweg in de voortuin

Net als de andere bouw ploegen vond ook het GWW-team het regelmatig lastig om in de beperkte ruimte te moeten werken. Tegelijkertijd hebben ze het contact met de omwonenden steeds als prettig ervaren. Jan vertelt over de bewoners aan het Oranjeplein, waar de bouwweg door de voortuin liep, op een paar meter van de voordeur. 'We hadden veel contact met hen en hebben hen altijd zo goed mogelijk geholpen. Avenue2 heeft de tuinen tijdelijk van de bewoners gehuurd, met de afspraak ze weer in de oude staat terug te brengen. Dat is inderdaad gebeurd, eigenlijk beter dan afgesproken. Als de oude stukjes muur die nog overeind stonden niet goed meer waren, vervingen we die ook. De bewoners kregen daardoor compleet nieuwe gewapende muurtjes tot aan de voorgevel, alles weer in een frisse witte kleur. Het was verder heel prettig dat er zoveel werd gecommuniceerd over de werkzaamheden. Wij kregen daardoor minder vragen van omwonenden en konden beter door met ons werk.'

Ralf trad vaak op in filmpjes van A2 Actueel, later Via Maastricht. 'Hoe vaker ik dat deed, hoe makkelijker het werd. Ik was ook zo enthousiast over het project dat ik er makkelijk over kon vertellen. Ik werd in die tijd vaak herkend op straat, maar altijd door oudere mensen want die kijken nu eenmaal vaker naar de regionale televisie.'

#### Nooit saai

Ralf, Jan en Mart zijn trots op hun werk voor A2 Maastricht, dat vóór de zomer van 2018 wordt afgerond. 'Het komt nooit voor dat je gedurende een zo lange tijd aan één project werkt, met een hecht team waarin nauwelijks verloop zit. Natuurlijk hebben we wel eens gekke dingen meegemaakt. Zoals dat je 's nachts aan het werk bent en er verwarde mensen rondlopen die je beginnen uit te schelden. Maar dat beschouwen we inmiddels bijna als normaal in zo'n project.'

De heren vinden wel dat er door de harde deadlines soms veel druk stond op hun werk, al noemen ze ook dat betrekkelijk normaal in hun vakgebied. 'Vooral de tijd om de Groene Loper aan te leggen, vonden we erg krap. Het is onwerkelijk hoeveel productie daar is geleverd. Bepaalde werkzaamheden bovenop de tunnel waren verschoven om op 16 december niet drie maar vier buizen in gebruik te kunnen nemen. Daarbij praten we over een tracé van ruim twee kilometer lang. Normaal trek je daar een jaar voor uit. Hier is het in een paar maanden aangelegd.'

Ondanks de grote druk vonden Ralf, Mart en Jan A2 Maastricht een 'eenmalig en geweldig project'. 'We zijn hier met alle disciplines van de grond-, weg- en waterbouw bezig geweest. Het ging nooit vervelen, want als het saai dreigde te worden, was er weer wat nieuws om aan te beginnen.' Mart en Jan concluderen: 'Onze volgende klus kan zo maar een straat van honderd meter zijn waar je alleen maar hoeft te asfalteren. Laat ons daarom nog maar een paar jaar doorwerken aan A2 Maastricht.'

Na de avondspits van 15 december starten de wegenbouwers met het aanbrengen van asfalt en wegmarkeringen. Samen met het team Verkeerstechniek krijgen ze het voor elkaar dat de eerste tunnelbuis om 23.10 uur open gaat. De tweede en derde bus volgen 16 december om 06.00 uur. De vierde en laatste bus volgt om 08.00 uur 's ochtends (2016).

