



A2 ACTUEEL

SPECIALE BIJLAGE OVER A2 MAASTRICHT

www.a2maastricht.nl / 25 september 2014

Kruisdonk
in beeld

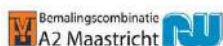
Tunnelwerk
gaat ondergronds



DAG VAN DE BOUW BIJ A2 MAASTRICHT MEDE MOGELIJK GEMAAKT DOOR:



Ontwerp Project A2 Maastricht



Bemaling bouwkuip



Grondverzet



Aanbrengen wegbebakening en verkeersgeleiding



Verhuur en verkoop van machines



Bemiddeling in bouw en industrie



Markeringen, mobiel gritstralen
 en reinigingstechnieken



Betonreparaties



Betonpompen



Levering van brandwerende platen



Uitzendbureau voor technici



Technisch projectenbureau



Wegontwerp en grondopbouw



Verkeers- en tunneltechnische installaties



Evenementenbureau



Leveren van persoonlijke beschermingsmiddelen



Steigerbouw



Leveren van beton



Aannemingsbedrijf



Aannemingsbedrijf



Aannemingsbedrijf



Verhuur van machines



Leveren van vrachtauto's en kranen



Leveren van vrachtauto's en kranen



Leveren en aanbrengen wapening



Verhuur betonbekisting



Beveiliging



Betontoepassingen



Stempels en gordingen



Aanleggen van groenvoorziening



Geleiderail – Wegmarkering –
 Infratechniek – Verkeersmaatregelen



Leveren van gereedschap en ijzerwaren



Levering van kraanauto's



Mobiliteitsadvies

A2 MAASTRICHT
 WE WERKEN ER AAN!



Strukton en
 Ballast Nedam

'Verknoping Kruisdonk is mooi stukje werk'

Alfred Philippi,
bestuurder Tata Steel
Service Centre Maastricht

„Wij zijn blij met de nieuwe afritten op de A2 en de A79. Dagelijks rijden er zo'n zeventig à tachtig vrachtwagens ons terrein in de Beatrixhaven op. Die staan nu niet meer in de file op de Fregatweg. Doordat het minder druk is, kunnen onze wagens ook beter uitrijden. De werknemers van Tata Steel hebben eveneens profijt van de nieuwe afritten. Hun woon-werkverkeer gaat nu sneller. Voor de bereikbaarheid van de Beatrixhaven heeft de nieuwe situatie alleen maar voordelen.”



Knooppunt Kruisdonk ten noorden van de stad

De ombouw van het knooppunt Kruisdonk is een van de mijlpalen van het project A2 Maastricht. En ook een van de onderdelen waar vrijwel iedere weggebruiker mee te maken krijgt. Voor de automobilist die nu Maastricht binnenrijdt over de A2 of de A79 is de situatie ingrijpend veranderd.

Eind juli 2014 was de ombouw van knooppunt Kruisdonk een feit. Via de nieuwe verknoping van de snelwegen kan iedereen nu makkelijk en snel van de A2 naar de A79 en andersom rijden. Ook is er een rechtstreekse verbindingsweg gekomen van de A2/A79 naar bedrijventerrein Beatrixhaven: de Nieuwe Limmelderweg. Een flinke vooruitgang voor de 180 bedrijven die daar gevestigd zijn: zij zijn nu een stuk makkelijker toegankelijk.

Bij de ombouw zijn ook twee nieuwe afritten gemaakt op de A2 en A79. Afrit 52 op de A2 is bedoeld voor verkeer vanuit het noorden naar Beatrixhaven en P+R Noord, Valkenburg/Heerlen (A79) of naar de wijken Rothem en Amby. Via afrit 1 op de A79 kan verkeer vanuit Maastricht naar Amby, Rothem, Beatrixhaven, Meerssen of Bunde rijden. De nieuwe situatie zorgt ervoor dat de verkeersdruk in Meerssen en gedeeltelijk

bij kruispunt Geusselt afneemt, en dat er minder sluipverkeer via de binnenwegen rijdt. Bovendien maakt de rechtstreekse verbinding naar P+R Maastricht Noord het mogelijk om de drukte voor Maastricht te ontlopen. Automobilisten kunnen daar gratis hun auto parkeren en met de trein verder naar het centrum van de stad.

BEPERKTE RUIMTE

„Een mooi stukje werk”, noemt Mark de Vries van Avenue2 de complexe klus. “We hebben er een volledige verknoping van kunnen maken, maar niet alle verbindingen zijn op autosnelwegniveau uitgevoerd”, vertelt de ontwerpleider Grond/Weg/Waterbouw. „De ruimte die we ter beschikking hadden, was namelijk beperkt. De verknoping moest worden ingepast in de omgeving, waar we rekening moesten

Frans Koelman, voorzitter
A2-bedrijvenplatform

„Als bedrijvenplatform hebben we er voor gepleit dat de ontsluiting van de Beatrixhaven in de planning naar voren zou worden gehaald. We zijn erg blij met het resultaat. De Beatrixhaven is nu sneller bereikbaar. Ondernemers die daar gevestigd zijn, hebben dankzij de nieuwe afritten op de A2 en de A79 veel minder tijd nodig om van A naar B te rijden. Daardoor worden hun kosten lager. Bezoekers die naar de stad komen, hebben alvast een beetje minder oponthoud bij het Geusselt-kruispunt. En de transportsector kan meer ritten maken in minder tijd. Zo biedt de nieuwe situatie voor iedereen voordelen.”

houden met bestaande bebouwing, het spoorviaduct en de aanwezigheid van een Landgoederenzone met een grote ecologische waarde. Daarom hebben we de verbindingen van de A79 naar de A2 (richting Eindhoven) en andersom over het onderliggend wegennet geleid.” Het project kende bovendien een aantal extra uitdagingen. De Vries: „Omdat we met zoveel elementen rekening moesten houden, zitten er veel bochten in de nieuwe verbindingen en hebben we hier te maken met redelijk wat hoogteverschillen. Maar het uiteindelijke resultaat is goed geslaagd.”

Wethouder Guido Houben
van de gemeente Meerssen

„Meerssen is een heerlijke woonplek en een oase van rust voor de vele wandelaars en fietsers die onze gemeente jaarlijks bezoeken. Te midden van publiekstrekke Maastricht en Valkenburg aan de Geul vormt onze gemeente een groene buffer met historische bezienswaardigheden. Maar deze gunstige ligging had tot voor kort ook negatieve kanten. Omdat verkeer uit de richting Eindhoven niet rechtstreeks over de A2 door kon rijden naar Valkenburg of Industriegebied Beatrixhaven in Maastricht, had de grootste kern Meerssen te maken met enorm veel autoverkeer. Met verkeersopstoppingen en overlast voor bestemmingsverkeer, voetgangers en fietsers tot gevolg. Door de verknoping van de A2 en A79 en de nieuwe verbindingsweg naar de Beatrixhaven komt er in onze sfeervolle gemeente met haar prachtige dorpen Bunde, Geulle, Meerssen, Rothem en Ulestraten nu nog meer ruimte om te genieten van natuurschoon, cultuur, erfgoed en niet te vergeten de vele bijzondere winkels en horecavakken.“

Diederik Timmer,
Directeur Netwerkontwikkeling
van Rijkswaterstaat

GROEN
Een van de voorwaarden voor het totale plan, was dat het rekening moest houden met het groene karakter van de Landgoederenzone. Het bestaande groen mocht zo min mogelijk worden aangetast. Dat betekent dat er zo'n twintig hectare aan natuur is gecompenseerd. Met bomen, hagen en planten is gezorgd voor zo veel mogelijk afwisseling. De ontwerpers hebben er op gelet dat bijvoorbeeld de Landgoederen zichtbaar blijven, maar ook dat de noodzakelijke geluidsschermen bij Rothem en Amby geplaatst zijn, waardoor de bewoners een 'groen' uitzicht hebben. Daarnaast zijn er ook maatregelen genomen voor de dieren in het gebied. Zo zijn er ecoduiders en dassentunnels aangelegd, waardoor de dieren veilig de weg kunnen oversteken. Op het talud bij knooppunt Kruisdonk zijn zogenaamde 'vleermuizen hop-overs' gemaakt. Dat is een groepje bomen aan weerszijden van de weg. Aan de hand van die bomen kunnen de vleermuizen zich oriënteren en op voldoende hoogte over de weg heen vliegen, zodat ze niet worden aangereden door vrachtauto's. Op de helling van de nieuwe verbindingsweg tussen A2 en A79 zorgen wildrasten en amfibieschermen ervoor dat dieren de weg niet kunnen oplopen.

VOORBEREIDING
Aan de ombouw van het knooppunt is uiteraard heel wat planning en voorbereiding aan vooraf gegaan. In 2012 is al begonnen met de aanpassing van de Ambyerstraat-Noord en het viaduct over de Ambyerweg. Ook werd de A2 diverse keren verlegd en verminderd het aantal rijstroken op de A79 om de bouw van een fly-over mogelijk te maken. Dit 'vliegend viaduct' bij de kruising A2/A79 werd in oktober 2012 op z'n plek gereden. Een technische operatie, die pas één keer eerder in Nederland werd

vertoond. Het kant-en-klare brugdek was maar liefst 120 meter lang, 15 meter breed en ruim 3500 ton zwaar. De gigantische betonplaat werd in één weekend tijd van zijn tijdelijke steunconstructie met kranes naar zijn definitieve plek gereden, zo'n 50 meter verderop. De nieuwe rijbanen van de A2 richting Eindhoven en de A79 richting Heerlen bij Kruisdonk werden eind 2013 in gebruik genomen. Daarmee kwamen de autosnelwegen in noordelijke richting op hun definitieve plek te liggen. Eind mei 2014 schoof het verkeer naar Maastricht op naar een plek onder het oostelijk brugdek van fietsbrug de Groene Loper. Zo ontstond ruimte om het gebied tussen Kruisdonk en Geusselt opnieuw in te richten voor de toekomstige aansluitingen op de tunnel en de verbindingsweg naar de Beatrixhaven. Overigens zou deze weg naar de Beatrixhaven in de oorspronkelijke plannen pas in 2015 worden aangelegd. Maar in het kader van het programma Beter Benutten, regio Maastricht stelde het Rijk extra middelen ter beschikking voor een versnelde aanleg. Daardoor is de weg al in juli van dit jaar gerealiseerd. In diezelfde maand waren de Ambyerweg en de afrit van de A79 naar Amby/Rothem vier weken afgesloten. Dat was nodig om op het viaduct over de A79

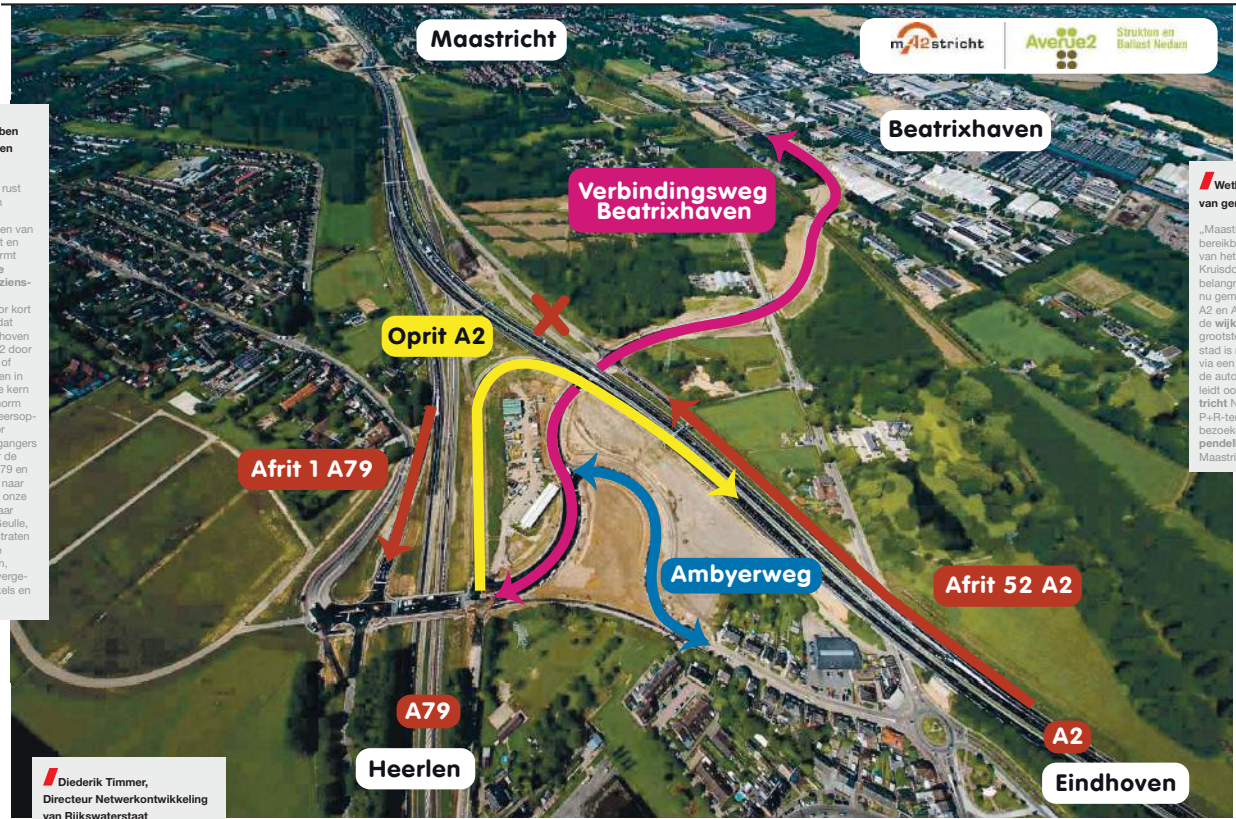
de aanpassingen uit te kunnen voeren voor de nieuwe afrit van de A79 naar Amby/Rothem en de oprit naar de A2 richting Eindhoven. De laatste weken voor de opening van de nieuwe verknoping betekenden keihard werken voor de mannen van grondwerken en verkeerstechniek. Rondom bouwkeet Kruisdonk en bij de nieuwe verbindingsweg Beatrixhaven zorgden zij voor het straatwerk, brachten ze vangrails en wegmarkering aan, plaatsten ze nieuwe bewegwijzering en installeerden ze tijdelijke verkeersregelinstanties. Maar zelfs toen was het werk nog niet klaar. Voordat de eerste auto's over het nieuwe asfalt mochten, is de weg eerst uitgebreid gecontroleerd. Dat gebeurde samen met de wegbeheerders: Rijkswaterstaat, gemeente Maastricht en gemeente Meerssen. Het is immers belangrijk om zeker te weten dat de nieuwe weg veilig is voor alle weggebruikers.

HOE VERDER?
Voor de voortgang van A2 Maastricht was het belangrijk om de ombouw van het knooppunt Kruisdonk nu al te realiseren. Het is immers voor iedereen prettig dat al voortdurend eind 2016 de A2-tunnel opengaat, de verkeersdruk in Meerssen en bij kruis-

punt Geusselt kan afnemen. Door de opening in juli kon het verkeer in een rustige zomerperiode wennen aan de nieuwe situatie. Maar om dat voor elkaar te krijgen, is gewerkt met een aantal tijdelijke systemen en voorzieningen, waaronder masten voor de verkeerslichten en tijdelijke openbare verlichting. Die worden later dit jaar stapsgewijs vervangen door definitief materiaal. Maar ook dan is nog niet alles klaar. De gemeente Maastricht gaat de nieuwe verbindingsweg naar de Beatrixhaven - die nu aansluit bij de Hoekerveg - doortrekken tot bij de Galjoenweg. Wanneer dat gebeurt, is niet duidelijk. De gemeente is daarvoor afhankelijk van de verder uit te werken beveiliging van de spoorwegovergang tussen de Hoekerveg en Galjoenweg. Als laatste onderdeel van de wegwerkzaamheden is de oprit vanaf de verbindingsweg Beatrixhaven richting het zuiden aan de beurt. Deze weg kan pas worden opengesteld, nadat de tunnel eind 2016 in gebruik is genomen. Hetzelfde geldt voor de rijbaan die naast deze oprit is gepland. In dit najaar wordt er ook nog flink wat groen bijgeplant, met name bij de nieuwe afrit Beatrixhaven. Het huidige populierenbos wordt uitgebreid met andere boomsoorten, waaronder fruitbomen, en hagen.

Sonja Demandt,
parkmanager Samenwerkende
Industrieelreinen Maastricht e.o.

„Uiteraard is bereikbaarheid voor bedrijven van het grootste belang. Door de nieuwe verbindingen zijn de opstoppingen voor de Geusselt alvast wat minder lang geworden. Dat betekent voor de ondernemers logistiek voordeel, minder CO2-uitsluit en tijdswinst. En de Beatrixhaven is beter bereikbaar geworden. Als de tunnel helemaal klaar is, wordt Maastricht als vestigingslocatie nog een stuk aantrekkelijker. Dan is de Beatrixhaven op alle manieren goed ontsloten: via het water, het spoor en de weg. Het zou alleen fijn zijn als de gemeente Maastricht een knoop doorhakt over de aanleg van de 'Kraakweg', want de huidige noodoplossing is voor verkeer dat uit de Beatrixhaven komt niet ideaal.“



Wonen en werken naast de bouwkuip

'VANUIT MIJN
FLAT ZIE IK
DAGELIJKS DE
VORDERINGEN'



Pieter v.d. Boogaard, 8e verdieping

Ze wonen op de eerste rang, de bewoners van de 'ANWB-flat' aan het Koningsplein. Zeker vanaf de hoger gelegen verdiepingen heb je een magnifiek uitzicht. Niet alleen op de stad en op de hellingen van de Pietersberg, maar ook op de werkzaamheden aan de tunnel.

Halverwege het gesprek loopt mevrouw De Vilder naar het raam van haar woning op de achtste verdieping. „Kijk dan: ze zijn net bezig met het wegtakelen van een brugdeel van de Scharnerwegbrug. Ongelooflijk, hoe ze zo'n enorm betonnen gevaarte op een oplegger krijgen, die er dan ook nog mee moet kunnen manoeuvreren.” Mevrouw de Vilder geniet van het spektakel. „Dit is toch fantastisch? Ik vind het hele A2-project heel erg interessant en volg het op de voet. Artikelen uit de krant bewaar ik en als er iets is wat ik niet begrijp, laat ik me dat uitleggen door mijn zoon.”

SLAPEN

Mevrouw de Vilder woont al sinds 1976 in de flat, die in de volksmond nog altijd ANWB-flat wordt genoemd, ook al is de ANWB al jaren geleden verhuisd naar een ander pand in de binnenstad. „Ik heb hier in al die tijd heel wat zien veranderen”, vertelt De Vilder. „Zoals de aanleg van de lindebomen. Dat was prachtig. Maar de grootste verandering is toch wel de aanleg van de tunnel.”

De bejaarde dame heeft naar eigen zeggen niet veel overlast van de bouw. „Ik was in het begin wel bang dat ik niet zou kunnen

slapen vanwege het lawaai, maar dat valt reuze mee. Als het raam dicht is, hoor ik niks. Wat ik vooral merk van de werkzaamheden, is dat ik soms moet omrijden of omlopen. Maar ik kom toch wel op mijn bestemming, dus dat ongemak neem je er gewoon een beetje bij.” Last van fijnstof ervaart mevrouw De Vilder ook nauwelijks. „Ik zit hier hoog. Dat is prettig, omdat ik daardoor geen last heb van vliegen of muggen. En dus ook minder van fijnstof.”

HOOGSTANDJE

Anders is dat bij Koos Vaes, die op de derde verdieping woont. „Elke zes weken moet ik de ramen wassen, die zijn dan zwart van het stof. Het zou fijn zijn als de opdrachtgever voor de tunnel onze flat zou schoonmaken als het werk af is”, lacht hij. Vaes woont al sinds 1988 aan het Koningsplein. Toen hun dochters het huis uit gingen, besloot het echtpaar Vaes kleiner te gaan wonen. „Mijn vrouw zei meteen 'ja' toen we de ANWB-flat bezichtigden en dus verhuisden we van Sittard naar Maastricht”, vertelt Vaes. „We hebben hier altijd met veel plezier gewoond. Het is dichtbij het station, bij de A2 en op loopafstand van de stad. Maar ook eind tachtiger jaren was er al sprake van een



Koos Vaes, 3e verdieping

tunnel. Dus we wisten waar we aan begonnen. Ach ja, zoals een Duits gezegde luidt: 'Wer im Lande wohnen will, soll sich der Duft gewöhnen'.”

Een ongeloflijk project, noemt de flatbewoner de aanleg van de tunnel voor zijn deur. „Je ziet nooit iemand niks doen, er is altijd bedrijvigheid. Logistiek gezien is dit project echt een hoogstandje.” Dat de tunnel mooi wordt, daar twijfelt Vaes niet aan. Maar helemaal gerust op de afwerking van de Groene Loper door de stad, is hij nog niet. „Door de crisis is er overal veel leegstand. In de plannen voor de Groene Loper is ook veel vastgoed opgenomen. Ik hoop dat dat er daadwerkelijk komt. Als de Groene Loper zo wordt als hij bedacht is, zou dat geweldig zijn. Daar profiteert dan de hele flat van.”

MIDDELPUNT

Medebewoner Pieter van den Boogaard is er nu al van overtuigd dat het wonen in de flat de komende jaren alleen maar aantrekkelijker wordt. „Je zit hier in het middelpunt van de nieuwe gebiedsontwikkeling. Als straks de parklaan er ligt, is het hier bevoorrecht wonen. Dan kun je weer jaren vooruit.”

Van den Boogaard is in oktober 2013 in de



flat komen wonen. Hij werkt zelf als werkvoorbereider grondwaterbemaling voor Avenue2 aan het tunnelproject en gaat in de weekenden weer naar huis. „Ik woon op het platteland, dus ben helemaal niet gewend aan de hoogte”, legt hij uit. „Nu ervaar ik dat als een privilege. Vanuit mijn flat op de achtste verdieping kan ik vrijwel dagelijks de vorderingen zien en de bouwtechniek volgen. Qua techniek is de tunnelbouw echt een huzarenstukje. Ik zie bijvoorbeeld de hijskranen over de traverse rijden, dat is imposant hoor.”

Een verrijking voor Maastricht, noemt Van den Boogaard de tunnel. „De grootste verbetering is dat het verkeer straks beter kan doorstromen: door de tunnel verdwijnt een belangrijke barrière in de stad. Maar er komen ook meer voorzieningen. Dat is goed voor Maastricht. Ik spreek uit ervaring, want bij alle projecten waar ik aan heb gewerkt, is het eindresultaat altijd mooier geworden. Mijn werk hier houdt op als de ruwbouw van de tunnel klaar is, maar ik kom zeker weer kijken als het werk helemaal af is. Want Maastricht is intussen toch een beetje mijn stad geworden.”

De uitvoering van A2 Maastricht startte in 2011. Sindsdien wordt op verschillende plaatsen hard gewerkt zodat de dubbellaagse tunnel eind 2016 in gebruik genomen kan worden. Op deze plankaart krijgt u een indruk van de voortgang.

„Als wethouder van mobiliteit in de periode 1998 tot 2006 heb ik met vele anderen de fundamenteën gelegd voor de bouw van de A2-tunnel zoals die nu plaatsvindt. Met tevredenheid constateer ik dat de problemen die we toen hebben overwonnen en de inzichten die we toen hadden, hebben geleid tot een succesvolle uitvoering. Financieel hebben we geen overschrijdingen, de bereikbaarheid is ook in de tijdelijke situatie geborgd en we liggen op koers om de tunnel eind 2016 te openen. De betrokkenheid en het enthousiasme van vele partijen hebben hiertoe geleid.“

JOHN AARTS
Voorzitter Stuurgroep A2
Maastricht



„Van graven tot stempelen naar betonwerk. Rondom de jaarwisseling willen wij de betonnen ruwbouw afhebben. Dan gaat opnieuw een heel team naar huis. Maar dan is de tunnel echt nog niet klaar. We moeten nog verder met de afbouw. Het blijft een strakke planning om eind 2016 het verkeer door de tunnel te laten rijden.“

BAUKE LOBBEZOO
Directeur Avenue2



Na ruim twee jaar graafwerk haalden we op 16 mei 2014 de laatste schip grond uit de tunnelboorworp bij de Lourdeskerk. Meer werd uitgegraven en afgevoerd naar de verpomp in het hart - namen de mannen van Ballast Nedam Specialistisch Grondverzet afscheid.



Momenteel worden de damwandplanken bij kruispunt Schaarwegweg verwijderd. Het uitgraven langs het hele N2-tunneltraject voert bij de grote kinderklassen van 2014. Langs de N2-Brinkwijk - van zuid naar noord in - moeten omvormende rekening de werkzaamheden - met grote hinder. Het werktempo omgekeerd - met grote hinder. Het werktempo omgekeerd - met grote hinder. Het werktempo omgekeerd - met grote hinder.



De aanleg van nieuwe wegaansluitingen tussen Oudegringebaan en tunnelmonden bij Europaplein is ook klaar. Van de grote klussen van 2014. Deze klus gaat in 2015 nog moeaf en toe rekening houden met (week-end)afsluitingen en omleidingen.

Stand van zaken in vogelvlucht



Om de doorstroming van het verkeer op kruispunt Meerssemerweg/Viaductweg in de toekomst te verbeteren, worden twee kunstwerken gebouwd. Kunstwerk 'Viaductweg Noord' is straks voor verkeer dat naar Centrum Maastricht rijdt. Viaductweg Zuid' is bestemd voor verkeer vanaf centrum Maastricht naar de A2 en de A74, richting noorden.



Ruim 10.000 ton asfalt, 25.000 vierkante meter nieuwe weg, circa 100 verkeersborden, 900 meter vangrail, 4 verkeersregelaars en meer dan 100 verkeerslichten. Cijfers die horen bij een belangrijke mijlpaal dit jaar. Op 24 juli ging het vernieuwde knooppunt Kruisdonk open, voor verkeer, inclusief de directe verbinding met bedrijventerrein Beatrixhaven.



Eind september gaat de nieuwe fiets- en voetgangersbrug 'de Groene Loper' - die straks wordt omgekeerd tot 'Wielersbaan' - open. Zo wordt omgekeerd tot 'Wielersbaan' - open. Zo wordt omgekeerd tot 'Wielersbaan' - open. Zo wordt omgekeerd tot 'Wielersbaan' - open.



In 2014 verdwijnen drie van de zes fidele tunnelbruggen om plaats te maken voor het nieuwe. De Baardwegwegbrug is er al oversteek tussen de Professor Quakenboom Schepen Roodenstraat weer in gebruik is. De Voithbrug is als laatste aan de



De twee betonreinen komen steeds dichterbij elkaar. Op 1 juli werd het laatste stukje A2-vloer (2,5 km) gestort. Voor de bouw van het moment om als eerste met een caravan door de tunnel te rijden. Torenkransen en door de tunnel te rijden. Torenkransen en door de tunnel te rijden. Torenkransen en door de tunnel te rijden.

„Bijna ligt de periode van de zichtbare realisatie (damwandplanken, stempels, betonwerk etc.) van de tunnel achter ons. Daar zullen we in de stad nog flink aan moeten wennen. De inrichting van de tunnel komt er nu aan. Vergelijk het maar met de nieuwbouw van een huis. Wanneer de ruwbouw klaar is, kun je nog niet verhuizen. Naast deze afbouw van de tunnel zijn we ook volop bezig met de concretisering van visie van de bovengrondse herinrichting. Inmiddels vinden hiervoor diverse interactieve sessies met de direct betrokken omgeving plaats. Creativiteit, samenwerking en communicatie zijn en blijven de drijvende krachten voor een succesvolle realisatie.“

LOUIS PROMPERS
Directeur A2 Maastricht



„De contouren van de tunnel worden steeds duidelijker. De openstelling van de nieuwe verbindingsweg van knooppunt Kruisdonk was voor ons een belangrijke mijlpaal voor de bereikbaarheid en de doorstroming in dit gebied. Omdat het project goed op planning loopt, zijn we gestart met de fase van het inrichten van de tunnel en het voorbereiden op de openstelling. Als het project A2 Maastricht klaar is, verandert de rol van Rijkswaterstaat van opdrachtgever naar eigenaar van de tunnel. Wij zijn dan verantwoordelijk voor het dagelijks beheer en regelmatig onderhoud. Het is belangrijk dat de tunnel straks goed functioneert en veilig is. Daarover zijn we nu volop in gesprek met de gemeente en de aannemer. Samen werken we er hard aan om na de openstelling het verkeer soepel door de tunnel te laten stromen.“

DIEDERIK TIMMER
Directeur Netwerkontwikkeling van Rijkswaterstaat



Helikopterview

In deze A2-Special hebben we ruim aandacht voor de prachtige luchtfoto's die onze fotograaf Peter Wijnands twee keer per jaar maakt. Op de volgende pagina is hij zelf aan het woord. Op de voorpagina ziet u een foto van de tijdelijke weg en het bouwterrein die dwars door het centrum van

Maastricht Oost slingeren. Op pagina 3 staat een foto van het vernieuwde knooppunt Kruisdonk ten noorden van de stad. En tenslotte kijken we op deze pagina met een helikopterview naar Geusselt (boven) en Europaplein (beneden).



GEUSSELT



EUROPAPLEIN

Fotograferen vanaf 600 meter hoogte



Fotograaf Peter Wijnands werkt vanuit een helikopter met open schuifdeur.

Eind juli - in het weekend voor de openstelling van de nieuwe wegverbindingen bij Kruisdonk - ging de vaste fotograaf van A2 Maastricht Peter Wijnands opnieuw het lucht-ruim in om de vorderingen van bovenaf vast te leggen. Met resultaat, want het bleek een perfecte dag voor het maken van luchtopnames tot ruim 600 meter hoogte.

„De weersomstandigheden op zaterdag 19 juli - de dag van de vlucht - waren geweldig”, zo laat fotograaf Peter Wijnands weten. „Eigenlijk uitzonderlijk, want in Maastricht hebben we niet zo vaak zulk helder zicht. Bovendien kregen we alle medewerking van 'de toren', oftewel de luchtverkeersleiding van Maastricht Aachen Airport. Hierdoor hebben we opnames kunnen maken tot zo'n 2000 voet. Dat is ruim 600 meter boven maaiveld.”

WERK IN BEELD

Ook A2 Maastricht was erg blij met deze toegestane vluchthoogtes. Want natuurlijk wilde de organisatie graag het nieuwe knooppunt Kruisdonk, inclusief de directe verbinding naar bedrijventerrein Beatrixhaven, in beeld brengen. Het gaat dan om een afstand van meer dan twee kilometer. Maar ook is het gelukt om verschillende overzichtsfoto's te maken van het tunnelwerk tussen Geusselt en Europaplein. De foto's zijn te bekijken op de website www.a2maastricht.nl.

VLUCHTPLAN OP MAAT

Aan de daadwerkelijke vlucht gaat best wel wat voorbereiding vooraf. Want op basis van de projectwensen gaat Peter aan de slag met een tot in de puntjes uitgewerkt vluchtplan. „Dat is niet alleen nodig om de vlucht zo snel mogelijk te laten verlopen, maar ook om af te stemmen met de luchtverkeersleiding”, licht hij toe. „We vliegen hier binnen het verkeersgebied van Maastricht Aachen Airport, een zogenaamd 'aerodrome traffic zone'.”

AFSTEMMEN EN UITWIJKEN

Een goede afstemming is dus verplicht en noodzakelijk. Dan nog komt het geregeld voor dat er tijdens een vlucht van het plan moeten worden afgeweken. Wijnands: „Het vliegverkeer van en naar Maastricht Aachen Airport heeft altijd voorrang, waardoor de kans bestaat dat we tijdens een vlucht moeten uitwijken, bijvoorbeeld richting Maas in het westen of juist naar het Heuvel-land in het oosten. Tijdens de laatste vlucht is dat twee keer het geval geweest.”

TEAMWORK

Wijnands werkt vanuit een helikopter met open schuifdeur, zodat hij niet door een raam hoeft te fotograferen. Dat levert namelijk spiegeling op. „Soms is het vliegen dan best fris, maar op zo'n tropische zaterdag als 19 juli is het heerlijk. Voor mij is het telkens weer een bijzondere ervaring. En ik ben blij dat ik altijd met de zeer ervaren helipiloot Frank Coolen kan vliegen, die precies weet wat een fotograaf wil, maar die vooral - en dat vind ik het allerbelangrijkste - te allen tijde de veiligheid voorop stelt.”

‘Een geschenk uit de hemel’

„Als de ruwbouw van de tunnel straks klaar is, is er ongeveer 300.000 m³ betonmortel in verwerkt. Per vracht levert een wagen zo'n 10 à 11 kuub aan. Wanneer je al die wagens achter elkaar zou zetten, zou je een file hebben van Maastricht tot Amsterdam en terug.” René Lacroix, commercieel technisch adviseur van Mebin, lepelt de cijfers met plezier op. Hat mag duidelijk zijn: voor Mebin, dat zich bezighoudt met verkoop, productie en transport van betonmortel op de Nederlandse markt en onderdeel uitmaakt van de HeidelbergCement Group, is de tunnel een zegen.

„Totdat de tweede tunnelbouwtrein begon, verwerkten we 95% van de mortel in één centrale bij ons bedrijf in de Beatrixhaven”, vertelt Lacroix. “Maar omdat er toen meer mortel moest worden aangevoerd, hebben we op ons terrein een tweede mobiele centrale neergezet. Dat had een aantal voordelen. Allereerst werd alle mortel op dezelfde plek verwerkt. Onze wagens reden dus allemaal dezelfde afstand naar de bouw, maximaal zeven kilometer hiervandaan. Dat was gunstig, omdat beton binnen twee uur na aanmaak verwerkt moet zijn, anders is het al aan het binden. Nu kon het al na een kwartier worden verwerkt. Daarnaast hebben we ook flink wat diesel bespaard. We hebben natuurlijk vreselijk veel ritten gemaakt, maar de afstand tot de bouw was maar klein.”

CRISIS

Lacroix steekt niet onder stoelen of banken dat het project A2 Maastricht een „geschenk uit de hemel” was. „Bij de Mebin vestiging Zuid-Limburg werken 28 mensen. Net als overal in de bouw, hebben ook wij last van de crisis. Zonder deze klus hadden we mensen moeten ontslaan, nu hebben we soms vijftien uitzendkrachten per dag extra ingezet om de wagens te bemannen. Ons werk zit er nu bijna op, maar voor de afwerking van de Groene Loper zijn ook nog flink wat kuub beton nodig, dus wie weet.”

René Lacroix, commercieel technisch adviseur Mebin



Trots op de ruwbouw

De bouw van de tunnel vordert in rap tempo. Aan het eind
van dit jaar is de betonnen ruwbouw van de hele tunnel
gereed. Een megaklus, waar Projectbureau A2 Maastricht en
Avenue2 zich gezamenlijk voor hebben ingezet.



Echt weemoedig worden ze er niet van, maar het zal toch anders zijn als het werk zich straks vooral ondergronds afspeelt, menen de mannen die vanaf het begin betrokken zijn geweest bij de ruwbouw. Daarom kijken ze graag nog eens terug op de bouwmethode van de tunnel, die een aantal specifieke elementen kent. Dat begon al met de samenstelling van de bodem. „De ondergrond in Maastricht is niet-Nederlands”, zegt Bart Hendrix, adviseur Tunnel bij Projectbureau A2 Maastricht. „Je hebt te maken met kalksteen, die relatief zacht is. Door boringen te doen, hebben we geprobeerd om de sterkte van de bodem vast te stellen, maar dat is niet overal gelukt.”

400 AUTO'S
In samenspel met collega's van het Projectbureau en Avenue2 is gezocht naar een methode om veilig te kunnen graven. Gekozen is voor de 'observational method', een speciaal monitoringssysteem waarmee de bouwkuip en omgeving voortdurend in de gaten wordt gehouden. „Via een online verbinding vindt 24 uur per dag bewaking plaats”, legt geohydroloog/bodemdeskundige Bjorn Vink van het Projectbureau uit. „Zo meten we de krachten op de stempels (stalen buizen die horizontaal worden aangebracht tussen de damwanden), de waterstanden en controleren we de uitbuijing van de damwanden. Toen we nog aan

het graven waren keken we iedere ochtend en avond met de graafwerkregelaar, de bemaler en de geotechnicus of alles nog in orde was.” „Je wilt immers zeker weten dat de boel niet onder water loopt en dat de krachten op de stempels niet te hoog worden”, vult hoofdduitvoerder Jim McConnell van Avenue2 aan. „Ter vergelijking: de kracht op de stempels is evenveel als het gewicht van 400 auto's. Daar mag dus niks mis gaan, want we willen te allen tijde veilig kunnen werken.” „Juist daarom is het belangrijk om goede afspraken met elkaar te maken”, zegt Vink. „De medewerkers van Avenue2 komen deels uit het westen van het land, waar

geen kalksteen voorkomt. Dat kenden ze dus niet en nu is hier nieuwe expertise ontstaan. Dit type kalksteen is uiterst zacht, maar bevat ook extreem harde delen, geologische breuken en holle ruimten. Aangezien deze kalksteenlaag een onderdeel vormt van de bouwput waarin Avenue2 de tunnel langs een drukke weg in de stad bouwt, is dit een enorme uitdaging. Door mensen van het Projectbureau en Avenue2 bij elkaar te zetten, hebben we gezamenlijk kunnen sparren en zijn we tot goede oplossingen gekomen. Zo is het bijvoorbeeld handig om te weten dat het even duurt voordat kalksteen water loslaat. Door deze kennis te delen met het team, hebben

we elkaar kunnen helpen.” In Nederland wordt de observational method niet zo veel gebruikt. Terwijl alle betrokkenen beaamen dat het een zeer veilige methode is, zowel voor de uitvoerenden als voor de omgeving. „Neem het voorbeeld van de ANWB-flat”, zegt Vink. „Omdat de ruimte daar zo krap is, is hier op een speciale manier gebouwd. Tijdens de werkzaamheden hebben we constant de veiligheid in de gaten gehouden. Uit al onze metingen is niet gebleken dat er met de flat ook maar iets is gebeurd.”

TWEE TUNNELBOUWTREINEN
De bouw van de tunnel is begonnen met de

zogenaamde tunnelbouwtrein. Dat is een vaste werkmethode en bouwvolgorde die over het hele tunneltracé - tussen Euro-papleijn en Geusselt - steeds herhaald wordt en waarbij per week de werkzaamheden ongeveer 24 meter opschuiven. Oorspronkelijk werd de tunnelbouwtrein ingezet van zuid naar noord. Maar in de zomer van 2013 werd besloten een twee bouwstroom op te starten van noord naar zuid. Twee tunnelbouwtreinen dus, die naar elkaar toewerken. „Door deze extra bouwstroom is de betonnen ruwbouw ongeveer een half jaar eerder klaar dan gepland”, zegt Hendrix. „Die tijdwinst gebruiken we vooral voor de installaties, waaronder camerabewaking, ventilatoren en verkeerssystemen die de doorstroming bewaken. Hoe meer tijd daarvoor is, hoe beter. De opleveringsdatum van de complete tunnel blijft eind 2016.” Dirk Jorna, hoofdwerkvoorbereider tunnel Avenue2, is trots op de prestatie die met de tweede bouwstroom is geleverd. „Tunnelbouw is ons vak, maar qua ligging is de omgeving van de Geusselt complex. Het was bijzonder om goed uit te pluizen hoe we de ruwbouw daar konden realiseren. Op het hoogtepunt van de werkzaamheden hebben we wel 7500 m³ beton in een week gestort. Om nu te zien hoe het geheel van de tunnel samenkomt, ja, dat is wel mooi.”

VERSCHIL

Ook McConnell is te spreken over de snelheid en de manier waarop er is gewerkt. „Bij de ruwbouw is sprake van een knap staaltje teamwork. We hebben veel gesprekken gevoerd, met alle betrokkenen, maar ook bijvoorbeeld met onderaannemers. Op alle niveaus is er uitstekend werk verricht, vooral ook door de mensen buiten. Als je nagaat dat we hier midden in de stad zitten, tussen de snelweg en de bewoners, is het bijna ongelooflijk hoe het is gelukt om alle grondstromen en betonroutes goed te laten verlopen. Ik ben trots op wat we hebben bereikt. Als ik erover nadenk: het is lang geleden dat ik op een project heb gewerkt, dat zo'n verschil maakt voor de maatschappij.”



PORTRET

Selma Kenjic-Zgodic

Functie: **Projectleider Oplevering en Overdracht Projectbureau A2 Maastricht/ Rijkswaterstaat**

„Voor de oorlog in voormalig Joegoslavië heb ik gewerkt als ontwerper van hoogspanningsmasten.

Toen ik in 1995 naar Nederland kwam, is mijn diploma civiel technisch ingenieur hier gelukkig erkend. Natuurlijk vormde de taal in het begin een grote barrière. Maar als je het echt wil, bereik je een hoog niveau.

In 2010 ben ik vanuit het Projectbureau gevraagd om mee te werken aan A2 Maastricht. Deze klus is zo uitdagend dat ik open stond voor elke functie. Ik heb eerst gewerkt als toetscoördinator, daarna als projectleider Interne Processen en sinds 2013 als projectleider Oplevering en Overdracht. De kern van mijn huidige functie is dat ik ervoor moet zorgen dat de aflever- en opleverdossiers in orde zijn. Alles wat Avenue2 als opdrachtnemer uitvoert voor A2, komt in een dossier. Als het werk wordt opgeleverd, moet dat dossier in orde zijn. Het wordt dan overgedragen aan de eigenaars / beheerders, in het geval van A2 Maastricht met name Rijkswaterstaat en gemeente Maastricht.

In mijn werk heb ik te maken met techniek, met de omgeving en met het contract. Om een goed dossier te

kunnen overhandigen, moet ik weten wat de informatiebehoefte is van degenen aan wie het dossier wordt overgedragen. Daarvoor moet ik in een vroeg stadium alle processen in beeld hebben en continu afstemmen. Bij dit project is dat best complex, want je hebt te maken met veel verschillende partijen en diverse niveaus van afstemming.

Ik zit met alle stakeholders rond de tafel. Soms één op één, soms met de hele groep. Het is belangrijk om de verwachtingen uit te spreken en alle betrokkenen vanaf het begin mee te nemen in het proces. Want als één partij niet meedoet, hebben we allemaal een probleem.

Over dit werk raak je nooit uitgepraat. Dat is soms wel een valkuil, omdat mijn man ook bij het project werkt. Dan krijg je vanzelf de neiging om er ook thuis over te praten. Onze kinderen, Hanna (16) en Sven (14), vinden het gelukkig interessant om iets meer te weten over dit project. Andersom, doordat je samen op kantoor zit, neem je ook een beetje privé mee naar het werk. Maar dat vinden wij allebei niet erg.”

Een groen lint door de stad

Dat het autoverkeer straks profiteert van de A2-tunnel, daar twijfelt niemand aan. Maar er is meer. Voor fietsers en voetgangers gaat er een hele nieuwe wereld open dankzij de fiets- en voetgangersbrug de Groene Loper, die 26 september in gebruik wordt genomen.

De brug over de A2, met een lengte van circa 66 meter, komt ten noorden van de Severenstraat en verbindt de wijken Nazareth en Amby. Met de aanleg is het eerste deel van de Groene Loper gereali-seerd. Die route voor langzaam verkeer zorgt straks voor een groene, recreatieve verbinding tussen Maastricht-Oost en de Landgoederenzone. Net als de hele route van de Groene Loper is de brug zes meter breed: 3,5 meter is bestemd voor fietsers, daarnaast is een voetpad van 2,5 meter breed. Bij de ingebruikname verdwijnt de werknaam 'Groene Loper' en gaat de brug officieel 'Wielersbaan' heten.

„Omdat de fietsbrug een opvallend element in het landschap vormt, is over de vormgeving goed nagedacht”, legt Egbert Broerse, vormgevingscoördinator en ontwerpleider



Openbaar Gebied bij Avenue2, uit. „We hebben vooral gekeken hoe de brug in de omgeving paste. We wilden het niet te opvallend maken, omdat de manier waarop je op de A2 vanaf de Kruisberg de stad Maastricht ziet liggen, al spectaculair genoeg is. Daarom hebben we gekozen

voor een vlakke brug met afgeronde landhoofden, die de uiteinden van de brug ondersteunen. Het landhoofd is een vier meter hoge wand gemaakt van gewapende grond. Als afwerking hebben we schanskorven aangebracht in de zijwanden van de aanloophelling. Die schanskorven zijn stalen korven, gevuld met vuurstenen.” Afgezien van de schanskorven, oogt de brug nu nog eerder kaal. Dat komt omdat de huidige inrichting nog niet de definitieve is. De verharding die er nu ligt is slechts tijdelijk, en ook de plantenbakken worden nog niet beplant. De definitieve inrichting volgt in de loop van 2015.

LINDEBOMEN

De route over de brug maakt aan weerszijden van de A2 een S-vormige beweging. „Dat heeft voor een deel een technische oorzaak”, vertelt Broerse. „Zo konden we een kortere brug maken, die haaks over de snelweg loopt. Door de S-vorm hou je vanaf de aanlanding van de brug wel dezelfde goede zichtlijnen. Je ziet de rij lindebomen aan de overkant doorlopen en de manier waarop het pad en de hagen zich door het landschap slingeren.”

Die lindebomen vormen het verbindend element van de totale Groene Loper, het groene, recreatieve lint voor fietsers en voetgangers, dat straks vanuit het zuiden van de stad tot in de Landgoederenzone ten noorden van Maastricht slingert. Broerse: „Op dit moment laten we 1300 lindes groeien. De bomen zijn nu 3 à 4 jaar oud en nog niet groot genoeg. Maar over een paar jaar planten we ze over bijna de hele lengte aan weerszijden langs de Groene Loper. Aanvankelijk hadden we de bomen ook op de brug willen plaatsen, maar dat was constructief niet mogelijk. Daarom hebben we daar nu gekozen voor twee hagen aan de buitenzijden. Die hagen zullen achter een open hek geplaatst worden, zodat je ze ook vanaf de snelweg kunt zien.”

In totaal staan er straks ongeveer 2000 bomen langs de Groene Loper: behalve de 1300 lindes, komen er nog ruim 700 andere soorten straat- en parkbomen. Broerse is ervan overtuigd dat de brug veel gebruikt gaat worden. „Het is een bijzondere plek, die er eerder niet was. Je staat



Egbert Broerse, vormgevingscoördinator en ontwerpleider Openbaar Gebied Avenue2

als het ware op een groot balkon met een prachtig uitzicht over de stad aan de ene kant en de Landgoederenzone aan de andere kant. Ik denk dat mensen echt het gevoel krijgen: 'daar wil ik heen'.”

PARKLAAN

Het hart van de Groene Loper route wordt straks de parklaan. Deze laan moet het ultieme 'zondagmiddaggevoel' gaan uitstralen: ze is groen, langgerekt, intiem en vooral ingericht voor fietsers en wandelaars. Er komt de helft minder asfalt dan nu.

Daardoor, en doordat de rijweg een bescheiden breedte krijgt, vormt de parklaan geen verkeersader, maar een ruimte met een duidelijk recreatieve functie.

„Met de aankleding van de parklaan halen we het groen dichters naar de stad”, zegt Broerse. „Niet elke plek langs de route krijgt dezelfde invulling, maar we zorgen er wel voor dat mensen echt gebruik kunnen maken van het groen. Om te wandelen, op een bankje te zitten of te spelen bijvoorbeeld.”

De nieuwe laan zorgt voor een betere verbinding tussen de wijken in Maastricht-Oost en het centrum van de stad. Maar de Groene Loper route gaat verder. Deze start al ten zuiden van de tunnel en wordt doorgetrokken richting noordkant van de tunnel tot in de Landgoederenzone ten noorden van de stad. Vanaf de noordkant van de tunnel is de groene route alleen nog voor langzaam verkeer. Bestaande landgoederen als Kasteel Geusselt, Villa Kanjel en Vaeshartelt maken deel uit van deze zone. „Je kunt straks makkelijk met de fiets over de A2/A79 naar station Maastricht Noord en dan verder naar bijvoorbeeld Vaeshartelt”, vertelt Broerse. „Vanuit de stad ben je dan meteen in het groen.”

Succesvolle aanpak X-werken bij Enexis



Anno 2014 is het al lang niet meer vanzelfsprekend dat je 's morgens met je auto naar het werk gaat, acht uur op kantoor zit en 's avonds weer in de file naar huis staat. Er zijn nu talloze mogelijkheden om slimmer te werken en te reizen. Dat biedt niet alleen voordelen voor bedrijven en werknemers, maar ook voor de bereikbaarheid. Maastricht Bereikbaar helpt werkgevers met het kiezen van slimme oplossingen.

Maastricht Bereikbaar werkt met een groot aantal partners - werkgevers, vervoerders en overheden - samen om Maastricht en haar omgeving blijvend bereikbaar te houden. Met een breed scala aan maatregelen worden forenzen en bezoekers verleid om een slimme mobiliteitskeuze te maken. Zo stimuleert Maastricht Bereikbaar structureel ander reis- en werkgedrag.

WERKGEVERSAANPAK

Een belangrijke pijler van Maastricht Bereikbaar is de werkgeversaankpak, waarmee de forens wordt benaderd. Inmiddels zijn 26 werkgevers, met in totaal ruim 25.000 werknemers, aangesloten bij Maastricht Bereikbaar. Via de mobiliteitsmakelaars kunnen zij een mobiliteitsscan laten verrichten en meedoen aan pilots slim werken. Werknemers kunnen profiteren van verschillende acties en producten, zoals het gratis testen van een e-bike of 25% korting op een OV-jaarabonnement van Veolia. Via deze maatregelen worden zij verleid om alternatieven te kiezen voor het reizen met de auto in de spits.

ENEXIS

Voor de deelnemende bedrijven zijn naast de bereikbaarheid ook maatschappelijk verantwoord ondernemen, medewerkerste-
vredenheid en gezondheid belangrijke redenen om bij Maastricht Bereikbaar aan te sluiten. Dat geldt zeker voor netbeheerder Enexis, die onlangs een nieuw kantoor in

Maastricht opende. Enexis heeft al sinds 2012 zijn eigen vorm van Het Nieuwe Werken, toepasselijk X-werken genoemd. „Al het eerste jaar zagen we de effecten”, vertelt Veerle Craeghs, manager vestiging Limburg Zuid. „Werknemers verzuimden minder, voelden zich trots op het bedrijf en waren meer tevreden over hun werk-privé balans.”

Op alle locaties van Enexis is het plaats- en tijdonafhankelijk werken intussen gemeengoed geworden. Werknemers kiezen de voor hen meest geschikte plek om te werken. Dat kan thuis zijn, maar ook bijvoorbeeld bij een andere Enexis-vestiging. Craeghs: „Elk team maakt daar samen afspraken over. Soms kiest men er ook voor om een vaste dag wel allemaal naar kantoor te komen.”

Als netbeheerder heeft Enexis duurzaamheid hoog in het vaandel staan. Dat is af te lezen aan het energieneutrale gebouw, maar ook aan het HR-beleid. „In het kader van de duurzame inzetbaarheid, stimuleren wij medewerkers om meer te bewegen”, zegt Joost Boymans, Planner Workforce Management.

„Door middel van positieve maatregelen proberen we mensen over de streep te halen om de auto bewuster te gebruiken. We hebben daarvoor een e-bike, een e-scooter en een aantal elektrische auto's aangeschaft. De doelstelling van Maastricht Bereikbaar sluit eigenlijk naadloos aan bij ons eigen beleid. Maar als partner van Maastricht Bereikbaar kunnen we onze medewerkers nog net iets meer bieden. Zo informeren we collega's bijvoorbeeld over de gunstige mogelijkheden, ook financieel, om met het OV of de fiets naar het werk te komen. We merken dat een financiële prikkel voor veel mensen vaak de laatste stap is om overstap te gaan.

Maastricht Bereikbaar begeleidt ons bij het hele traject, door middel van posters, flyers en informatiebijeenkomsten. Onze deelname aan Maastricht Bereikbaar heeft ervoor gezorgd dat nog meer medewerkers dan voorheen de overstap hebben gemaakt naar alternatief vervoer.”

Wilt u weten wat Maastricht Bereikbaar voor uw bedrijf kan betekenen?

Neem dan contact op met mobiliteitsmakelaar Rob Schaap:
rob.schaap@maastricht-bereikbaar.nl.



PORTRET

Zoran Kenjic

Functie: **Senior adviseur Techniek,
Wegen en Verkeersveiligheid
Projectbureau A2 Maastricht/
Rijkswaterstaat**

„Sinds 2003 ben ik vanuit Rijkswaterstaat betrokken bij A2 Maastricht, lang voordat de eerste schop de grond in ging. Toen we eenmaal gekozen hadden voor een gesloten tunnel, zijn we een jaar bezig geweest met onderzoek naar het soort ondertunneling: wat moet je slopen, hoeveel rijstroken moeten er komen enzovoorts. En stiekem keken we ook al of een dubbeldeks tunnel mogelijk zou zijn.

Vervolgens hebben we gewerkt aan een zogenaamd referentie-ontwerp. Daarbij zochten we naar een plan dat realiseerbaar was en keken we meteen naar de consequenties voor de omgeving. Het was heel belangrijk om met de buurtbewoners te praten, zodat we in een latere fase niet te veel risico's zouden lopen. Maar je kunt plannen maken wat je wilt, het ontwerp van het consortium Avenue2 is uiteindelijk toch redelijk anders geworden dan wat wij voor ogen hadden.

Mijn rol is om de gemaakte plannen te toetsen op wegontwerp, verkeersnormen en verkeersveiligheid. Vooral dat laatste is bij deze tunnel complex en belangrijk. Het gaat immers niet alleen om de tunnel, maar bijvoorbeeld ook om

de aansluiting met de A79 en de ontsluiting van bedrijventerrein Beatrixhaven. Er is voor gekozen om het verkeer bij dit project zo veel mogelijk te ontvlechten. Doordat de tunnel dwars door de stad gaat en er op korte afstand heel veel rijbewegingen zijn, heb je op bijna elke meter wel te maken met een verkeersveiligheidsaspect. Ik moet toetsen of die aspecten goed zijn ingebouwd in het ontwerp. Ik bekijk ook hoe het rijgedrag van mensen wordt beïnvloed door het wegontwerp. Daarmee lopen we voorop in Nederland. Zo maken we de route voor weggebruikers zo veilig mogelijk.

Het is wel bijzonder dat mijn vrouw ook een van mijn collega's bij het Projectbureau A2 Maastricht is. Het risico is natuurlijk dat je je werk ook mee naar huis neemt. We proberen het thuis niet te veel over het werk te hebben, maar soms is het fijn dat de ander meteen snapt waar het over gaat. Ik wist al op mijn veertiende dat ik wegingenieur wilde worden. Nu ben ik er meer dan 30 jaar mee bezig en ik heb geen dag spijt gehad. Ieder project is weer nieuw en anders. En wegen blijven fascinerend; ze leiden altijd ergens naartoe.”

Nieuwe situatie knooppunt Kruisdonk

Nu nog makkelijker naar P+R Maastricht Noord

samen
houden we



**maastricht
bereikbaar.nl**

Reist u per auto naar Maastricht? Profiteer dan van de voordelen van het vernieuwde knooppunt Kruisdonk. U rijdt nu gemakkelijk en snel van de A2 naar de A79 en andersom. Ook kunt u nu via een directe verbinding vanaf de autosnelwegen naar bedrijventerrein Beatrixhaven en terug naar het noorden (richting Eindhoven of Heerlen).

P+R Maastricht Noord

Wilt u de drukte voor Maastricht ontlopen? En niet veel geld uitgeven aan parkeren? Maak dan gebruik van P+R Maastricht Noord. Door de nieuwe rechtstreekse verbinding nu nog makkelijker bereikbaar. U parkeert er gratis en in het weekend reist u voor 1 euro met maximaal vijf personen verder naar het centrum met de trein of pendelbus. Op doordeweekse dagen kunt u tegen regulier tarief twee keer per uur gebruik maken van de trein. Snel en slim naar hartje stad!

www.maastrichtbereikbaar.nl