

SPECIALE BIJLAGE OVER A2 MAASTRICHT

www.a2maastricht.nl / 13 december 2012

A2-tunnel krijgt vorm

Grijs wordt groen



MAGISCH

maastricht:

voor € 2,-
met de trein

Magisch-Maastricht-Bereikbaar treinkaartje*

Tijdens de laatste 2 Magisch Maastricht weekends in december, zetten Maastricht-Bereikbaar en Veolia een speciaal treinkaartje in op de Veolia-Heuvellandlijn. Het retourtje kost €2,- p.p. en is geldig tussen Maastricht-Randwyck en Kerkrade-Centrum en omgekeerd. **Kijk voor meer info en alle (voor-) verkoopadressen op:** www.maastricht-bereikbaar.nl/treinkaartje

* dagretour uitsluitend geldig in Veolia-treinen op 22-23-29-30 december 2012, op=op.

voor € 8,-
P+W Bonnefanten

Een Magisch tarief om je auto te parkeren*

Wilt u minder betalen voor het parkeren en toch snel in het centrum zijn? Maak dan gebruik van een van de Park+Walk terreinen in Maastricht. Er is een Park+Walk bij het Stadspark, een bij de Noorderbrug en een bij de Cabergerweg. In de weekends tijdens Magisch Maastricht is er een extra faciliteit bij het Gouvernement: P+W Bonnefanten. De P+W-terreinen bevinden zich op ca. 10 minuten loopstand van het centrum. Het maximale tarief is €6 per dag bij Stadspark en Noorderbrug en €8 bij de Cabergerweg en Bonnefanten.

* dagtarief geldig op 1-2-8-9-15-16-22-23-29-30 december 2012.



MAASTRICHT-BEREIKBAAR.nl

Cadeau aan de stad

Het plan voor A2 Maastricht behelst veel méér dan alleen de bouw van de eerste dubbellaagse tunnel in Nederland. Bovenop de ondergrondse wegen komt een kilometerslange autoluwe laan met een paar duizend bomen, die uiteindelijk eindigt in het buitengebied. „Een cadeau aan de stad,” zegt directeur West 8 Edzo Bindels, bedenker van de ‘Groene Loper’.

Maastricht-Oost kennen we straks niet meer terug. Dit deel van de provinciehoofdstad – nu nog doorklieft door de A2 – ondergaat een ware metamorfose, waarbij asfalt wordt ingeruild voor groen.

De auto's gaan dus ondergronds. Maar wat komt daar dan voor terug? Bij West 8, het Rotterdams bureau voor stedenbouw en landschapsarchitectuur – waarvan Edzo Bindels mededirecteur is – weten ze het antwoord op die vraag: grijs wordt groen. Vandaar dat ze het landschappelijke plan voor A2 Maastricht mochten ontwerpen.

MADRID

„Aanvankelijk dachten we aan een boulevard. Heel ambitieus. Maar te heftig. Het voelde niet goed”, vertelt Bindels.

De Groene Loper: één plan voor stad en snelweg

Het consortium Avenue2, dat bestaat uit Ballast Nedam en Strukton, voert A2 Maastricht uit. Het plan luistert naar de naam ‘de Groene Loper’. Dit omdat, in de stad, over een lengte van zo’n zes kilometer ongeveer tweeduizend bomen worden geplant. Doel van het plan is kortgezegd: een betere bereikbaarheid van de stad; een vlotte doorstroming van het verkeer en een sterke verbetering van de leefbaarheid en verkeersveiligheid van Maastricht-Oost. Met de investering van het totale project is ongeveer 1 miljard euro gemoeid. Meer info: www.a2maastricht.nl



Auto's gaan straks ondergronds. En bovenop verandert grijs in groen.

Het kwartje viel in Madrid waar West 8 enkele jaren geleden een groene oase ontwierp in de Spaanse miljoenenstad, die evenals Maastricht doormidden werd gehakt door een snelweg. De M30 gaat inmiddels ondergronds en er boven ligt Madrid Rio: een reusachtig park dat als een groen lint twaalf kilometer door de stad slingert. „Onze gedachte was: wat als we in Maastricht een vergelijkbaar concept toepassen, maar dan aangepast op de schaal en aard van de stad? Het idee van de Groene Loper was geboren.”

West 8 bedacht dat de nieuwe verbinding niet moest ophouden bij de tunnelmonden. De Groene Loper eindigt dan ook in het noorden – via Geusselt – in een gebied waar verschillende landgoederen liggen, die straks ook aan elkaar worden geknoopt. Waardoor je als fietser of wandelaar gemakkelijk vanuit de stad naar ‘buiten’ kunt. Aan de zuidwestzijde komt de laan uit in het Céramiquegebied. Daarbij verbindt de nieuwe route vele stadsdelen in Maastricht-Oost met elkaar.

LINDEBOMEN

Aan weerszijden van de laan komen rijen met duizenden bomen – vooral lindes – die vijftien meter hoog kunnen worden. De lindebomen worden nu al gekweekt zodat ze in 2017 – als de openbare ruimte wordt aangelegd – al ongeveer acht meter hoog zijn. „Daardoor ziet het er meteen groen uit. We hebben voor de linde gekozen, omdat je deze boom veel in Maastricht ziet. Hij past bij deze stad. Daarbij verwachten we fluctuaties van het grondwater boven de

tunnel en daar kan deze boom heel goed tegen”, legt Edzo Bindels uit. Maastricht-Oost ondergaat een substantiële verandering die past bij de stad, benadrukt de landschapsontwerper. „Dat levert een enorme verbetering op. Dit mag ook wel. Want met dit plan is een enorme investering gemoeid van honderden miljoenen euro's.”

UITZICHT

Mensen die nu nog aan de autoweg wonen, krijgen straks uitzicht op een ruime groene, parkachtige laan, waar langzaam verkeer ruim baan heeft. Er komen bankjes en speeltoestellen voor kinderen. Omwonenden kunnen er hun avondwandeling maken. Sportievelingen een rondje joggen. Via de nieuwe route ben je op de fiets snel bij landgoed Vaeshartelt en het nieuwe zwembad bij de Geusselt in het noorden of bij het Mecc in het zuiden.

En de toerist? Bindels verwacht niet dat deze in groten getale vanuit het Vrijthof naar de Groene Loper zullen trekken. „Mensen die Utrecht bezoeken gaan ook niet naar de Maliebaan kijken.” Maar de recreatieve fietser die een dagje in Limburg wil fietsen misschien wel. Zeker als die met de trein komt, want het nog te bouwen station Maastricht-Noord ligt straks aan de nieuwe verbinding. „Die mensen fietsen dan zo vanuit het station het landschap in.”

Of het allemaal ook uitpakt zoals West 8 bedacht heeft? „Daar is goed over nagedacht”, zegt Bindels: „maar wij kunnen niet bepalen hoe mensen leven, hoe ze de openbare ruimte gebruiken. Wat we wél kunnen doen is het gebruik stimuleren. Dat doen we met deze Groene Loper, die mooi van zichzelf is en rust uitstraalt. Het is een cadeau aan de stad.”



Landschapsontwerper Edzo Bindels

„Meest opvallende in 2012 is het werk aan de tunnelmonden voor de dubbel-laags tunnel en de wanden-dakconstructie in het midden van het tracé. Bij Geusselt zijn we begonnen met een pompkelder op 22 m. diepte. We zitten volop in de uitvoering, terwijl parallel aan de tekenafels al wordt nagedacht over de bovengrondse herinrichting met nieuwe bebouwing die aansluit bij de bestaande bebouwing.”

HANS STRUIJK

Directeur Avenue2, consortium van Strukton en Ballast Nedam



„Voor de inwoners van de A2-wijken is het iets rustiger geworden. De overlast van kabels, leidingen en rioolwerk is grotendeels achter de rug. De mensen kijken dagelijks naar het werk van hun nieuwe 'buren'. Ze hebben respect gekregen voor het werk van de vele bouwvakkers dat onder alle weersomstandigheden doorgaat. Ze snappen dat de werkmensen zo goed als kan rekening houden met bewoners, maar ze realiseren zich ook heel goed dat zo'n groot werk natuurlijk niet zonder overlast te realiseren is.”

ALBERT NUSS

Voorzitter Stuurgroep A2 Maastricht waarin Rijkswaterstaat, gemeente Maastricht, Provincie Limburg en gemeente Meerssen samenwerken.



PORTRET

Olga van Oploo (61)

Functie: **Communicatiemedewerker informatiecentrum A2 Maastricht**

hadden we een explosie aan boekingen. Ik heb wel eens op een dag honderd mensen rondgeleid.

De eerste keer toen ik voor een groep uitleg moest geven over het A2-plan voelde ik me onzeker. Nu niet meer. Het gaat me gemakkelijk af. En ik leer – vooral in de praktijk – steeds bij.

Ik kom helemaal niet uit het vak. Ik heb mulo gedaan en daarna verschillende banen gehad. In de administratie, bij een re-integratiebedrijf en jaren in de horeca bij Camille Oostwegel. Op mijn 57e ben ik in deze baan gerold, ik was toen twee jaar werkloos. Bij mijn sollicitatie moest ik een presentatie geven en dát gaf de doorslag. Ik ben een praktijkmens. Ga graag en gemakkelijk met mensen om.

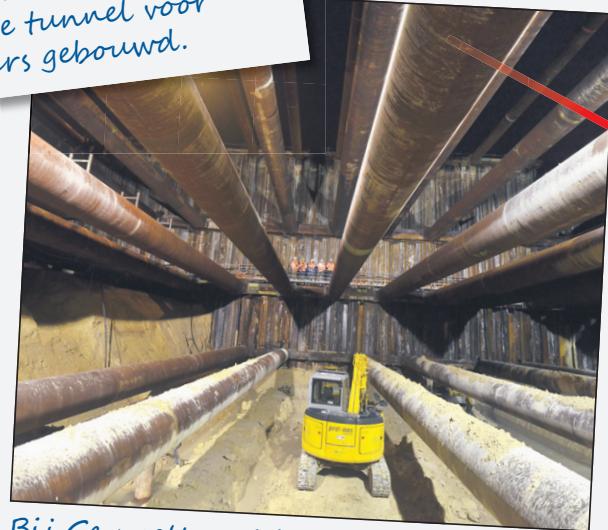
Vanaf het moment dat bomen zijn gerooid en flats gesloopt, werk ik hier. Als de tunnel klaar is, ga ik met pensioen. Dat ik hier vanaf het begin tot einde bij mag zijn, vind ik het allermooiste.”

Stand van zaken

De uitvoering van A2 Maastricht is inmiddels anderhalf jaar bezig. Op tal van plaatsen wordt hard gewerkt. Een impressie van de stand van zaken aangeduid op de plankaart.



Onder de Viaductweg – in de schaduw van de grote A2-tunnel – wordt een kleinere tunnel voor fietsers en voetgangers gebouwd.



Bij Geusselt-zuid is het diepste punt van de bouwkuip bereikt. Omdat hier een waterkelder komt, moesten de bouwers 22 meter diep graven.



Bij Europaplein is het eerste gesloten tunneldeel gebouwd.



De 12 liggers voor het spoorviaduct – 44 meter lang en 70 ton zwaar – zijn per schip vanuit Friesland aangeleverd.



Eind oktober heeft Avenue2 het 'vliegend viaduct' succesvol naar zijn definitieve plek gereden. Vanaf medio februari rijdt het verkeer richting Eindhoven erover.



Diepwanden voor het tweede deel van de wanden-dakconstructie. Hier komen tijdelijke weg en bouwput boven elkaar te liggen.



Bouw van de bovenste tunnelbuis-wanden. Begin 2013 wil Avenue2 het eerste dubbellaagse tunneldeel gereed te hebben.

„Maastricht Oost is nu al voor goed veranderd. Maar ook ten noorden van de stad rond Kruisdonk wordt belangrijk werk verzet voor wegenstructuur, natuur en landschap. Het inrijden van het nieuwe 120 m. lange viaduct bij A2/79 was een mooi staaltje van technisch kunnen. Het filmpje op YouTube is meer dan 18.000 keer bekeken.”

LOUIS PROMPERS

Directeur Projectbureau A2 Maastricht waarin Rijkswaterstaat, gemeente Maastricht, Provincie Limburg en gemeente Meerssen samenwerken



„Zuid-Limburg is de poort van Nederland. Goede bereikbaarheid van gemeenten, bedrijven en industrie is cruciaal voor onze economie en werkgelegenheid. Daarom werken wij als Rijkswaterstaat hard aan de verbetering van het wegennet. Dit jaar is in Limburg de A74 bij Venlo geopend en de fly-over bij knooppunt Kerensheide. Samen met onze bestuurlijke partners en de markt werken we hard aan de A2 Maastricht, we liggen goed op koers en de bereikbaarheid van de stad en de doorstroming is op peil gebleven.”

DIEDERIK TIMMER

Directeur Wegen en Verkeer van Rijkswaterstaat



PORTRET

Rini Lensink (54)

Functie: **maatvoerder**

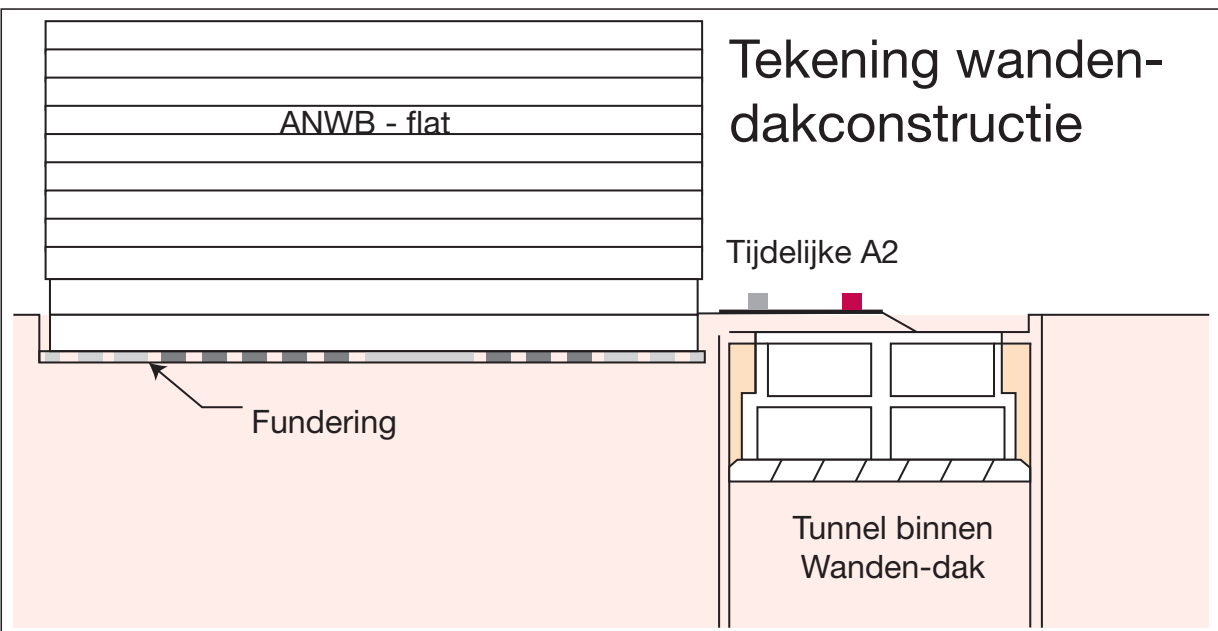


„Toen ik vorig jaar terug kwam van vakantie, kreeg ik van mijn baas te horen dat ik twee dagen later in Maastricht mocht beginnen. Sindsdien zit ik doordeweeks hier. Iedere maandagochtend om half vier vertrek ik vanuit mijn woonplaats Almere naar Maastricht. Mijn vrouw moest in het begin erg wennen. Nu komt ze weleens een weekend hier naar toe. Dan gaan we de stad in. Maastricht is mooi, met al die leuke straatjes. En het gloeiend landschap in de omgeving is schitterend. Dit is een prestigieus project. Ik werk voor Strukton en heb meegewerkt aan de bouw van verschillende tunnels in het land. Ook in het buitenland trouwens. Ik ben in Zuid-Korea geweest. Maar de bouw van een dubbellaags tunnel heb ik nog nooit eerder meegeemaakt. Dat maakt dit project anders. Ik ben van origine timmerman en werk inmiddels een dikke twintig jaar als maatvoerder. Ik ben eigenlijk altijd buiten. Ik zet in de bouwkuip de maten (punten) uit. Dat doe ik met de *total*

station, een instrument dat via vaste punten in de bouwput zijn positie kan bepalen en vervolgens maten (punten) uit zet middels coördinaten. Zodat de onderdelen voor de tunnel op de juiste plek komen. Dit luistert heel nauw want de maten moeten natuurlijk kloppen. En er moet doorgewerkt kunnen worden, want de planning is krap. Ik werk bij het Europaplein, het meest zuidelijk stuk van het traject, tussen moot één en dertig. Zo noemen wij de stukken van de tunnel. De komende weken maken we veel wanden, vloeren en betonwerk. In deze bouwkuip ben ik de enige maatvoerder. Ik overleg dagelijks met de hoofdmaatvoerder, die een eind verderop zit. Ik krijg van hem de informatie die ik nodig heb om alles uit te zetten. Daardoor hoef ik weinig administratief werk te doen. De hele dag binnen zitten is niets voor mij. Ik werk iedere dag van zeven tot vijf. Op vrijdagmiddag kan ik naar huis. Ik heb vier kleinkinderen. Het is altijd heerlijk ze weer te zien.”

MEER WETEN?

Op de **website** www.a2maastricht.nl is alle informatie rond de A2-ombouw te vinden. Elke zondagavond wordt er op L1, direct na het L1NWS, een **actueel A2 journaal** uitgezonden. Iedere dinsdag en woensdag is het **Informatiecentrum A2 Maastricht bij de Geusselt** geopend. Meer info is ook te halen bij de **service-lijn** Maastricht Oost **043 3507150** (servicelijnmaastrichtoost@maastricht.nl). En natuurlijk zijn alle ontwikkelingen te volgen op **twitter**: **@A2_Maastricht**.



De bouw van de 2,3 kilometer lange A2-tunnel onder Maastricht schiet op. In januari is het eerste stuk van de dubbellaagse tunnel klaar. Hoe doen de bouwers dit? Werkvoorbereider Coen van Ommen legt uit.

Het eerste deel van de tunnel is bijna klaar?

„Klopt. Wij bouwen de tunnel in stukken. Ieder deel is 24 meter lang. Voor ons zijn dat moten. De eerste moot van het overdekte tunneldeel bij het Europaplein leveren we volgende maand op. Nu zijn we bezig bij de knooppunten Europaplein en Geusselt en vervolgens werken wij van zuid naar noord. We schuiven dus steeds stukjes op naar de Geusselt. We noemen dat de tunneltrein.”

Hoe werkt die?

„Het is iedere keer hetzelfde principe. Eerst damwanden plaatsen om de grond aan de zijanten tegen te houden. Die damwanden worden weer op hun plek gehouden door stempels. Dat zijn buizen die als het ware tussen de wanden klemmen. Dan een moot uitgraven. Daarna de betonvloer storten voor de onderste twee tunnelbuizen, waar

straks het snelverkeer door heen moet. Vervolgens komt er een tussenvloer voor de bovenste tunnelbuizen, daar gaat het lokale verkeer door rijden. Tenslotte wordt het dak gemaakt. De stempels die eerst zijn gebruikt om de bouwkuipwanden op hun plek te houden worden tijdens het opbouwen van de tunnelbuizen stapsgewijs weer weggehaald, anders zitten ze in de weg.”

Die tunneltrein doet steeds hetzelfde?

„Ja, behalve in het midden. Het gedeelte bij het Koningsplein – 168 meter lang – wijkt af van de rest omdat het er zo smal is. We zitten daar heel dicht op de bebouwing. Hier staat de zogeheten ANWB-flat, die amper twee meter van de bouwkuip is verwijderd. Aan de overzijde ligt de gemeenteflat. Deze twee gebouwen moeten gespaard blijven. Er wonen mensen in. Ze zijn hemelsbreed maar 50 meter van elkaar verwijderd.”

Dit betekent?

„Dat we het werk moeten aanpassen. Kijk, het idee van het hele plan is: we schuiven de N2 (zo heet de A2 die dwars door Maastricht loopt) een

stukje aan de kant en maken op die plek de bouwkuip. Dus we bouwen pal langs de weg. Op het midden van het tracé lukt dat niet helemaal. Bij het Koningsplein moeten we deels onder de N2 werken.”

Onder de grond is er dadelijk volop bedrijvigheid en daarover heen rijdt het verkeer?

„Inderdaad. We gaan hier in januari graven en maken in eerste instantie ruimte voor vrachtwagens die grond moeten afvoeren van zuid naar noord. Bij Kruisdonk zijn gronddepots. Iedere twee minuten passeert een vrachtwagen. Het is een intensieve stroom, daarom is een soepele doorgang ondergronds belangrijk. Zo belasten we ook geen andere wegen.”

Wat hebben jullie moeten doen om zo'n doorgang te maken?

„Over het stuk in het midden is een wanden- dakconstructie gebouwd. Aan weerszijden van de tunnel hebben we in de grond, tot een diepte van 23 meter en over een lengte van 168 meter, een muur van 1,20 meter dik gemaakt. Die muur is van

beton. Het dak is eveneens van beton en negentig centimeter dik. Heel stevig allemaal. Zo voorkom je verzakking van aanpalende bebouwing, bijvoorbeeld van de ANWB-flat. Het verkeer gaat in het nieuwe jaar dus deels over die wanden-dak constructie en daaronder rijden dan de vrachtwagens die zand afvoeren. Overigens blijven de betonnen muren en het dak in de grond zitten. De damwanden in de rest van het traject zijn van staal en worden, zodra de tunnelbuizen er liggen, verwijderd.”

Hoe diep en breed is de tunnel?

„Dat verschilt. In een bocht is hij breder: 31 meter. Op zijn smalst 23,5 meter. Die ruimte heb je nodig voor de rijbanen en vluchtstroken.

Tussen de tunnelbuizen, in het midden, is nog een ruimte. Daar komt de dienst- en vluchtroute. Als er een ongeluk gebeurt, moet je natuurlijk weg kunnen. Ook de diepte is niet overal hetzelfde. In het midden ongeveer zestien meter. Aan het noord- en zuidende: 22 meter. Dat komt omdat bij Geusselt en Europaplein waterkelders onder het wegdek liggen. Die vangen het regenwater op. In alle vier de tunnelbuizen worden rioleringen gemaakt, waardoor het water naar die kelders kan. Er zit hier straks heel wat in de grond wat je met het menselijke oog niet ziet.”

Op het midden van het tracé moet er deels onder de N2 worden gewerkt omdat het daar smal is. De ANWB-flat (links) en de gemeenteflat (rechts) zijn hemelsbreed maar 50 meter van elkaar verwijderd.



COLOFON

Coördinatie: Communicatie A2 Maastricht
Redactie: Hennie Jeuken
Fotografie: Reen van Beek, Loraine Bodewes

Vormgeving: Vera Carovigno

Opdrachtgever voor de realisatie van A2 Maastricht zijn het Ministerie Infrastructuur en Milieu namens het Rijk en gemeente Maastricht. In de Stuurgroep A2 Maastricht werken Rijkswaterstaat, gemeente Maastricht, Provincie Limburg en gemeente Meerssen samen.

Opdrachtnemer voor de realisatie van A2 Maastricht is Avenue2, het bouwconsortium dat bestaat uit Strukton en Ballast Nedam.



In deze publicatie wordt slechts de mening van de auteur weergegeven. De Europese Unie is niet aansprakelijk voor het gebruik dat eventueel wordt gemaakt van de informatie in deze publicatie.

PORTRET

Jeroen Gerits (30)

Functie: **werkvoorbereider Grond Weg en Waterbouw**

bouw. De N2 – het stuk A2 door de stad – en het Europaplein (zuidkant Maas-tricht) is mijn werkgebied. Ik zorg er voor dat de mensen buiten aan de slag kunnen. Dat de juiste hoeveelheid en de juiste materialen voorhanden zijn, contracten met onderaannemers zijn afgesloten, en dat er een goede coördinatie met diverse disciplines is. Er is inmiddels veel werk verzet. De N2 is voor zeventig procent verplaatst, die lag op de plek waar de tunnel komt. Riolerings moesten verlegd worden, dat is voor tachtig procent gebeurd. Een nieuwe grote klus is dadelijk het stuk N2 bij het Europaplein te verleggen over de bouwkuip. De grootste uitdaging daarbij is dat het verkeer moet blijven doorstromen. Ik heb civiele techniek gestudeerd in Heerlen en werk nu ruim tien jaar, met veel plezier, in de wegenbouw. Ik hoop dat ik in ieder geval tot het openstellen van de tunnel voor dit project mag werken.”

PORTRET

Johan Pelzer (37)

Functie: **uitvoerder specialistisch grondverzet**

want dan gaat iedereen aan het werk. Maar de praktijk is weerbarstig. Iedere dag weer loop je tegen problemen aan. Vrachtwagens die stil staan omdat niet alle papieren in orde zijn. Een pomp die te hoog hangt en daardoor geen water kan wegpompen. Mijn telefoon rinkelt voortdurend. Er is altijd wel wat. En dat mag ik dan oplossen. Dit is juist het mooie van mijn werk. Geen dag is saai. Toen ik hoorde dat ze iemand zochten voor deze baan heb ik gelijk gereageerd. Zo'n grootschalig project en dat in mijn provincie, daar moest ik bij zijn. Ik doe het nu een jaar met veel plezier. Het is een drukke baan. Ik ben vaak pas na achten thuis. De avonden zijn kort want ik duik er vroeg in. Mijn vrouw is er niet altijd van gecharmeerd, maar als arts weet zij ook wat het is om lange werkdagen te maken. Ik werk met een apart slag volk. Mannen die dag in dag uit, in weer en wind in de modder staan. Rauwdouwers zijn het. Met een grote mond maar een klein hartje. In deze wereld voel ik me helemaal thuis.”

A2 MAASTRICHT. WE WERKEN ER AAN!



Strukton en
Ballast Nedam



McDONALD'S MAASTRICHT "DE GEUSSELT" ZOEKT TEAMPLAYERS

YOU NEVER
WORK ALONE

Ga naar www.mcdonalds.nl/werk

LET'S MEET!

CULINAIR

GENIET

BELEEF

B
our guest

Valk
VAN DER VALK HOTEL MAASTRICHT

VAN DER VALK HOTEL MAASTRICHT

Nijverheidsweg 35 • 6227 AL Maastricht • Tel 043 - 387 35 00
info@maastricht.valk.nl • www.hotelvandervalkmaastricht.nl



een eerlijke kerst
begint met...

50 50
together we're one
store Maastricht

Mosae Forum
Gubbelstraat 8-10
Maastricht
Tel: 034 - 310 17 65

www.5050-store.nl

WOK Geusselt



Alle dagen geopend vanaf 16.00 uur.
Behalve zondag vanaf 12.00 uur.

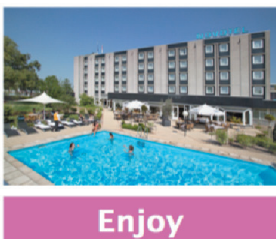
Gratis ruime parkeergelegenheid

Stadionplein 10, 6225 XW Maastricht
Tel. nr. :043 3521777, info@wok.nl

RESTAURANT @ Novotel

Het sfeervolle luxe Novotel Maastricht ligt aan de rand van het historisch centrum van Maastricht. Het hotel heeft 94 comfortabele familiekamers. Voor alle gasten is er onbeperkt gratis WiFi.

Relax



Enjoy



KORTINGSBON

Met deze bon krijgt u € 2.50 p.p. korting
op het 3-gangenkeuzemenu bij Novotel Maastricht.

Geldig in 2012



BP de Geusselt
Dr. Schaepmanstraat 75
6225 XW Maastricht
043 - 3623460

Open 24 / 7



Nu met geheel vernieuwde
"Car-Wash" installatie.
7 dagen per week wassen
van 07.00 u. / 20.00 u.