

A2 ACTUEEL

SPECIALE BIJLAGE OVER A2 MAASTRICHT

www.a2maastricht.nl / 3 april 2014

Tunnelproject
als kunst

Ruwbouw bijna voltooid,
maar A2-klus nog niet geklaard

DAG VAN DE BOUW

24 MEI 2014

Ook dit jaar zetten bouwer Avenue2 en Projectbureau A2 Maastricht de bouwhekken weer open tijdens de Dag van de Bouw. Op zaterdag 24 mei 2014 kunt u tussen 10.00 en 16.00 uur een kijkje nemen bij Geusselt, waar de noordelijke tunnelmonden al goed te zien zijn. Tijdens een wandeling door de tunnelbuizen komt u alles te weten over de bouw van de dubbellaagse tunnel. Maar ook de bijhorende viaducten, ecoducten en bruggen komen aan bod, want A2 Maastricht is meer dan enkel een tunnel. Bovendien krijgt u tijdens de Dag van de Bouw ook een eerste impressie van hoe we de bovengrondse herinrichting van het tunneltracé gaan aanpakken. Aanmelden voor deze dag is niet nodig.

Alle informatie vindt u op <http://www.a2maastricht.nl/dagvande bouw2014>.

A2 MAASTRICHT WE WERKEN ER AAN!

DE GROENE LOPER
ÉÉN PLAN VOOR STAD EN SNELWEG



Strukton en
Ballast Nedam

Meer informatie of weten waar we aan het werk zijn?

www.a2maastricht.nl. Abonneer u op ons digitaal voortgangsbericht. Bel met de Servicelijn (043) 350 71 50 (24 uur per dag bereikbaar). Of bezoek het Informatiecentrum: bij de Geusselt, ingang tussen Wok en McDonald's.



Op de tunnel is het eerste 'vastgoed' al zichtbaar. In het zuiden (bij Europaplein) is de ruwbouw van een van de twee dienstgebouwen (het andere komt in het noorden) klaar. In deze gebouwen worden de technische installaties voor de tunnel verwerkt.

'Niets is in beton gegoten'

Het inrichten van het gebied op de tunnel in Maastricht gebeurt niet door „intelligente professionals achter de tekentafel”. Tal van betrokkenen praten mee over hoe de stad boven de ondergrondse A2 het beste geheeld kan worden. Vraaggestuurd bouwen, is het credo. „Het wordt hier zeker geen goudkust.”

Wat zijn ze in Maastricht blij dat ze voor de ontwikkeling van het stadsdeel op de tunnel een aanpak hebben gekozen die „past bij de tijd anno nu”. Hier gaan vanaf eind 2016, als de tunnel klaar is, géén projectontwikkelaars vele duizenden woningen bouwen om

die vervolgens te vermarkten. Zoals bij de Zuidas in Amsterdam gebeurt, waar de aanleg van infrastructuur moet worden bekostigd uit de verkoop van vastgoed en de focus op groei ligt.

„Als we de Zuidas-benadering hadden gekozen, hadden we echt een vet probleem gehad. De crisis is een gegeven, maar waar het vooral om gaat is dat er hier permanent iets veranderd is: de bevolking groeit gewoon niet meer zo hard”, zegt Gerdo van Grootheest, wethouder Ruimtelijke Ordening in Maastricht. En dit heeft de stad al langer geweten. Vandaar dat, voordat de crisis losbarstte, bedacht werd dat er een realistische plan voor het gebied op de tunnel moest worden gemaakt. Langs de autoluwe brede groene parklaan, die dadelijk op ondergrondse A2 wordt aangelegd, mogen hooguit 1100 woningen en 30.000 vierkante meter commercieel vastgoed komen. Dit alles wordt gebouwd in een tijdsbestek van ongeveer tien jaar. Hoogbouw komt er niet, hooguit drie tot vier bouwlagen, met uitzondering van het vastgoed bij

de tunnelmonden. Daar verrijzen markante en herkenbare stadsentrees: torens van tien bouwlagen, ongeveer vijftig meter hoog. „We willen accenten leggen, die torens zijn *eyecatchers*.”

De kaders voor het plan mogen er dan wel zijn, maar hoe het vastgoed eruit gaan zien, is ongewis. „Niets is in beton gegoten”, benadrukt Rob de Jong, directeur Vastgoed bij Avenue2 (bestaande uit de bouwgi-giganten Ballast Nedam en Strukton, die het ontwikkelrecht hebben). „We zijn flexibel en nemen de tijd voor het ontwikkelen.” Dit laatste doet Avenue2 samen met tal van partijen. *Co-design* heet dat in het vakjargon. Toekomstige huiseigenaren en huurders leveren *input*. Evenals woningcoöperaties, de gemeente, beleggers, de buurt en bijvoorbeeld de universiteit. „Dit is dus echt een andere manier van werken. Hier zijn geen intelligente professionals achter de tekentafel bezig die zeggen: hier heeft u behoefte aan”, vertelt de wethouder. „Nee”, valt De Jong hem bij: „We doen het juist andersom. De vraag is

bepalend. Er worden sessies gehouden, stiften gepakt. Interactie met doelgroepen is wat we willen. Zodat we sámen processen en

producten kunnen verzinnen en uitwerken. Eind 2016 hopen we te gaan bouwen.” En daarvoor nemen ze de tijd, zegt de directeur nog maar een keer. „Het kan zijn dat we in 2024 klaar zijn, mogelijk ook twee jaar later. Er is geen hijgerige druk.”

Zowel de wethouder als directeur benadrukken dat dit deel in Maastricht-Oost geen goudkust voor de *happy few* wordt. Ze gaan juist voor een „enorme” mix. „Mijn droombeeld is dat hier over tien jaar *singles*, *doubles*, gezinnen en senioren wonen. Dat dit gebied samen met de omliggende wijken zorgt voor een versterking van Maastricht-Oost”, zegt De Jong. In de nieuwe wijk verrijst geen shoppingcenter, maar er is „zeker ruimte voor enkele winkels en horecazaken. Ik zou graag zien dat mensen elkaar opzoeken en dat het een heel leefbaar gebied zal worden.”

„Het zou mooi zijn als we de dynamiek die we nu ervaren door de tunnelbouw, kunnen voortzetten”, vult Gerdo van Grootheest aan. En die dynamiek reikt verder dan alleen Maastricht-Oost, is de overtuiging van de wethouder. Want het plan De Groene Loper – het recreatieve lint voor fietsers en voetgangers dat straks vanaf het Europaplein over het tunneltracé door de stad slingert en eindigt in de Landgoederenzone (het gebied tussen Maastricht en Meerssen waar veel landgoederen liggen) – gaat verbinden, beklemtoont hij. Niet alleen mensen uit de stad, maar ook uit het Heuvelland hebben er baat bij omdat fietsroutes direct op de looper aansluiten. Datzelfde geldt voor het Grensmaasgebied (tussen Roosteren en Maastricht). „Ik hoop heel erg dat vanaf dag één de Groene Loper beleefd wordt als die prachtige verbinding waar fietsers rijden, mensen wandelen en paarden rond tippelen.”

Wethouder Gerdo van Grootheest en directeur Rob de Jong (links) bij een schaalmodel van de parklaan.

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



De bouw van de tunnel in het oosten van Maastricht is een gigantisch karwei. Maar wat vindt de directe omgeving hier van? Twee mensen, die dichtbij de bouwkuip wonen of werken, vertellen hun verhaal.

Wonen en werken naast



‘STRAKS WONEN WE OP DE MOOISTE PLEK IN DE STAD’

Margo de Kock woont met haar gezin zo’n zestig meter van de bouwkuip vandaan. Overlast heeft ze niet, sterker nog: ze omarmt het tunnelproject. Maar hoe het verkeer op een bepaalde kruising dicht bij haar huis is geregeld, vindt ze ronduit ‘griezelig’. „Een paar weken geleden kwam mijn dochter bijna onder een auto.”

Ze heeft voordat de tunnelbouw startte behoorlijk in de rats gezeten, bekend Margo de Kock. Hun huis in de wijk Wyckerpoort is hemelsbreed slechts zestig meter van de N2 (A2 door de stad) verwijderd. Zou dadelijk bouwverkeer door hun straat denderen? Kon door al het graafwerk voor de tunnel hun huis niet verzakken? Of zouden muren scheuren? Ze beaamt dat ze met argusogen naar het project keek. En met haar vele anderen in de wijk. Het wantrouwen was zo groot dat ze als buurt collectief een bouwtechnisch onderzoek lieten verrichten naar de staat van hun huizen. „We wilden ons indekken voor het geval er iets zou gebeuren.”

De beren op de weg ziet ze alang niet meer. De angst bleek ongegrond, vertelt ze nu. Want niets van dat alles gebeurde. Ja, haar man maakt zich zorgen om de luchtkwaliteit, die is volgens hem ‘niet oké’. „Ik weet niet of het hier erger is dan elders in de stad. Op het platteland is die kwaliteit vast beter, maar daar willen we niet wonen, we zijn

stadsmensen.” Soms als het hartje zomer is en de ramen staan ’s nachts wagenwijd open, dan horen ze het geluid van kranen voor de bemalingsputten. Metaal slaat op metaal en dat produceert behoorlijk wat decibels. Ze ervaart het niet als overlast. „Ik denk niet: wat een herrie maar: goh ze zijn nog steeds bezig.” Dat komt omdat ze zich meer en meer betrokken voelt bij het project. „Het is langzaam onze tunnel geworden.”

Met dank aan de prima communicatie, benadrukt ze. Want haar buurt wordt van alle kanten bestookt met informatie. „Die is overal voor handen. Je kunt er niet om heen.” Regelmatig krijgen ze informatie over het werk in hun brievenbus, TV Maastricht bericht er over en dan zijn er de open dagen van de bouw. „Geweldig, gaan we met onze kinderen de tunnel in. Zo leuk allemaal. Dat we zo goed op de hoogte worden gehouden, maakt het heel interessant.” Beroepsmatig ook, zo blijkt. Want Margo de Kock wil als directeur van het Ronald McDonald

Huis in Maastricht een groot sponsordiner in de tunnel organiseren voordat deze open gaat voor het verkeer. „Die tunnel is een kans.” Bij de A2 staan ze welwillend tegenover het idee, zegt ze.

Lovende woorden gelden niet voor de verkeerssituatie dichtbij haar huis. Ze doelt op de kruising Scharnerweg-N2 (bij het middelste deel van de tunnel). Een drama noemt ze het. Het verkeer raast, volgens haar, over die N2 en bij de kruising „schiet” menigeen links of rechtsaf, terwijl dat helemaal niet mag. „Veel automobilisten hebben dat niet in de gaten. Het zijn Belgen of Duitsers die op hun TomTom vertrouwen. Vroeger mocht je daar rechts en links af, maar nu niet meer. Maar als je je navigatiesysteem volgt en je hebt het niet *geüpdatet*, dan weet je dat niet. Veel kinderen moeten ’s ochtends en ’s middags die kruising over om op school te komen. Dat is levensgevaarlijk. Een paar weken geleden kwam mijn dochter bijna onder een auto.” Ze heeft het probleem aangekaart bij de A2-organisatie

maar die is er niet verantwoordelijk voor en verwees door naar de wegbeheerders. „Die hebben borden langs de N2 geplaatst, waarop staat dat je niet links en rechts af mag. Maar mensen kijken niet op die borden als ze rijden op hun TomTom. Ik vind het echt griezelig en heb gevraagd of er verkeersregelaars ingezet kunnen worden als de kinderen naar school en naar huis gaan. Rijkswaterstaat en de gemeente Maastricht vinden de borden echter voldoende. Ik hoop niet dat ze wachten met maatregelen totdat er echt iets gebeurt.”

Al met al is ze heel blij dat ze ruim zeven jaar geleden dit jaren-dertig-huis in Wyckerpoort heeft gekocht. Anderhalf jaar na de koop, zag ze dat mensen in haar straat woningen verkochten, omdat ze de tunnelbouw niet wilden meemaken. „In het begin hebben we daar ook even over nagedacht. Nu denk ik alleen maar: stil blijven zitten. Want straks wonen we op de mooiste plek in de stad. Waar mensen van verschillende wijken en culturen elkaar ontmoeten.”

de bouwkuip

‘WELLICHT WAT OMZETPIJN GEHAD, MAAR DAT WAS TIJDELIJK’

Vanaf C1000 in de wijk Wittevrouwenveld zie je zo de bouwkuip liggen. Maar in de supermarkt merken ze nagenoeg niets van alle bedrijvigheid. Wél wippen A2-bouwwakkers dagelijks binnen voor een boodschap.

Natuurlijk is er een zekere overlast geweest, zegt eigenaar Paul Houben van supermarkt C1000, die op honderd meter afstand van de bouwkuip ligt. En ook wel wat omzetpijn, voegt hij er aan toe. Maar al bij al krijgen de uitvoerders van het project A2 Maastricht van hem een dikke voldoende. Want er wordt rekening gehouden met ondernemers en omwonenden, is zijn ervaring. „Ik ben vol lof over de communicatie. Dat hoort natuurlijk ook wel een beetje bij deze moderne tijd. Ik heb tien jaar geleden wel anders mee gemaakt, toen gingen ze gewoon aan de slag met een project. Nu is het veel meer op voorhand inventariseren en alle partijen erbij betrekken.”

C1000 is altijd bereikbaar gebleven. Toen in de omliggende straten leidingen en riolering vernieuwd moest worden en de oversteek over de autoweg er soms uit lag, waren er omleidingsroutes. „Dat bracht wel wat onrust want klanten wisten soms niet of ze bij de winkel konden komen, zeker die van de overkant niet”, vertelt hij doelend op bewoners die aan de andere kant van de N2 (A2 door de stad) wonen. „Misschien dat dit nadelige effecten heeft gehad voor de winkel.” Maar zeker weten doet Houben dat niet want hij heeft het niet gemeten. „Wellicht hebben we omzetpijn gehad. Dat was dan tijdelijk, gelukkig.” Van de klanten zelf heeft hij in ieder geval geen klachten gekregen. „Hooguit een handvol merkte op dat ze om moesten fietsen. Eigenlijk vinden de meeste mensen het wel leuk zo’n enorm project hier voor de deur.”

De eigenaar hoor je ook niet klagen over geluids- of stofoverlast. „Ja, er is hier veel fijnstof, maar die was er al voordat ze aan

de bouw begonnen. Langs de bouwkuip hebben ze een bouwweg aangelegd, dus het bouwverkeer blijft uit onze wijk, daar hebben we weinig last van.” Van alle bedrijvigheid om de hoek, krijgen ze in de winkel nagenoeg niets mee. „Het enige wat we er dagelijks van zien, zijn de bouwvakkers in hun oranje A2-hesjes. Die komen hier voor de dagelijkse boodschappen.” Een keer heeft de boel voor de woningen, pal tegenover de supermarkt, langer open gelegen dat gepland. Maar dat was overmacht, meent de bedrijfsleider. „De riolering werd daar aangepakt en toen ging de aannemer failliet. Dat werk zou een paar weken duren, uiteindelijk was het pas na een paar maanden klaar. Wij hadden toen veel meer modder en zand in de winkel. Daar kan ik me wel druk om maken maar ik ben liever pragmatisch bezig en kijk vooruit.”

En die toekomst is rooskleurig, denkt hij. „Als de tunnel klaar is, wordt de situatie hier alleen maar mooier. En is de bereikbaarheid optimaal. We krijgen een park in plaats van een drukke autoweg. Uiteindelijk wordt de hele stad er beter van.”

Maar zover is het nog niet. Mogelijk dat er nog klussen in de buurt van zijn supermarkt worden geklaard. Beducht is hij daar niet voor. Want als een werk overlast geeft dan zorgt ‘A2’ voor ‘compensatie.’ „Ze sluiten het negatieve altijd af met iets positiefs. Laatst lag de oversteek over de autoweg, hier dicht in de buurt, er weken uit vanwege het project. Toen die weer in gebruik werd genomen, hebben we dat gevierd met een klein feestje voor de buurt. Dát regelt de A2, zo tonen ze hun betrokkenheid. Mooi toch.”



PORTRET

Megan Graupner (24)

Functie: **ontwerper wegen Avenue2**

„De sector waarin ik werk is een mannenwereld. Dat ben ik wel gewend want op Zuyd Hogeschool, waar ik civiele techniek studeerde, was ik in mijn leerjaar de enige vrouw tussen achttien jongens. Ik heb er geen moeite mee. Mannen communiceren heel prettig, ze zijn direct en eerlijk en daardoor weet ik waar ik aan toe ben.

Ik werk voor het ingenieursbureau Geonius in Schinnen en Avenue2 heeft mij ingehuurd voor tekenwerkzaamheden en het bepalen van grondhoeveelheden. Aanvankelijk voor drie maanden, inmiddels zit ik hier al twee jaar. Er komt steeds iets bij. Ik ben begonnen met te bepalen hoeveel grond er nodig was voor het werk rond de

knooppunten. Daarna maakte ik tekeningen voor tijdelijke situaties en voor het vernieuwen van kabels en leidingen. Nu ben ik vooral bezig met het ontwerpen van het openbaar gebied dat straks boven op de tunnel verrijst. Samen met andere vormgevers werk ik aan de realisatie van de Groene Loper. We doen alles, behalve het vastgoed. Het mooie van dit werk is dat het straks concreet wordt. Als ik over een aantal jaren over de Groene Loper wandel, kan ik zeggen: die boom daar heb ik ingetekend.

Ik ben vier dagen op kantoor Geusselt aan het werk en zit één dag in de keet bij knooppunt Kruisdonk. Daar ben ik betrokken bij de *site-engineering*. Wat dit inhoudt? Als ‘de uitvoering’ op problemen

stuit omdat bijvoorbeeld kabels of riolering in de weg liggen, dan bekijk ik met anderen of we dit kunnen oplossen.

Zoals het er nu uit ziet ben ik komende zomer klaar met deze klus. Dan wacht vast weer een andere uitdaging maar ergens vind ik het jammer want het is geweldig bij dit project betrokken te zijn. Het is zo groot en een bezoek aan de tunnel is altijd weer indrukwekkend. Ik ben trots dat ik hier aan mag meewerken.

Thuis in Landgraaf praat ik met mijn vriend vaak over mijn baan. Hij werkt niet voor ‘A2’ maar begrijpt wel alles want hij heeft dezelfde studierichting gevolgd als ik. We sparren dan ook regelmatig over dit project.”

Veel meer dan een tunnel alleen

Wie denkt dat het A2-werk bij Maastricht slechts bestaat uit de aanleg van de ondergrondse tunnel, heeft het helemaal mis. Het project behelst ook de bouw van liefst twintig definitieve kunstwerken en zes tijdelijke bruggen.

Een behoorlijke klus van een slordige dertig miljoen. Het gros is inmiddels aangelegd en soms was dat „best een complex verhaal”.

Pardon? Kunstwerken? Binnen de infra een jargon maar voor wie het nog niet wist: het zijn „betonnen bruggen, viaducten, onderdoorgangen, tunneltjes en geluidsschermen”. Vertelt Berry Ramaekers, die voor Avenue2 projectleider van het team Kunstwerken is. Inmiddels is het gros aangelegd. Aan enkele werken bij Maastricht wordt nog fors gebouwd maar eind 2015 is de hele klus geklaard. Als een jaar later dan ook nog de tunnel open gaat, zijn veel barrières in en rond de stad opgeruimd, waarna het verkeer goed kan doorstromen.

Maar zo ver is het dus nog niet. Ramaekers wijst op het knelpunt bij de Geusselt, waar automobilisten vaak lang in de file staan om het Maastrichtse centrum in te rijden. Dichtbij dit punt worden nu twee viaducten aangelegd, waarover straks het verkeer vanuit de richting Eindhoven zo de stad in kan en vice versa. Ruim vijf jaar is er uitgetrokken voor deze klus, waarvan drie jaar voorbereiding. „Er zijn collega’s die dit het meest complexe verhaal van het hele project vinden”, zegt de projectleider. Want de viaducten worden gebouwd in een bestaande stadse omgeving waar bar weinig ruimte is en veel leidingen en kabels onder de grond liggen. Daarbij moet het verkeer blijven doorstromen. Het is manoeuvreren „op een postzegel”, zoals Ramaekers het verwoordt. En daar is van te voren goed over nagedacht. „We zijn heel intensief bezig geweest met die voorbereiding. Voor mij voelt het onrealistisch dat we nu



De fiets- en voetgangersbrug de Groene Loper, die straks de ‘stad’ met de aangrenzende landelijke landgoederenzone verbindt, over de A2 is nog in aanbouw.

daadwerkelijk bouwen. Het gebeurt écht.” Wat de projectleider zal blijven heugen is het nieuwe viaduct A2/A79 bij knooppunt Kruisdonk. Het kant-en-klare brugdek – 120 meter lang, 15 meter breed en 3500 ton zwaar – werd pakweg anderhalf jaar geleden in één keer naar zijn plek gereden, nadat het tussen de snelwegen was gebouwd. Een dergelijke operatie bleek in Nederland pas één keer eerder uitgevoerd. „Een succesverhaal”, noemt Ramaekers het inrijden van het kunstwerk. „Bijna uniek in Nederland wat we daar deden. En dan al die belangstelling vanuit de omgeving. Heel indrukwekkend en leuk om dit mee te maken.” Het nieuwe viaduct is belangrijk voor de ombouw van knooppunt Kruisdonk tot een volledige verknoping van A2 en A79, die dit jaar zijn beslag moet krijgen. Lang niet alle kunstwerken zijn alleen gericht op het autoverkeer en groots van opzet. Maar niettemin onmisbaar. Ramaekers vertelt over de

ecoducten. Onontbeerlijk voor verschillende diersoorten die zo veilig de A2 over kunnen steken. Op verschillende plekken langs het traject zijn ook onderdoorgangen gemaakt voor de fauna. Daarnaast zijn bruggen en onderdoorgangen gebouwd voor fietsers en voetgangers. Een aantal is tijdelijk zoals bijvoorbeeld twee bruggetjes over de N2 (A2 door de stad). Een prominente vaste verbinding wordt de fiets- en voetgangersbrug de Groene Loper, die straks de ‘stad’ met de aangrenzende landgoederenzone verbindt. Deze brug over de A2 is nog in aanbouw (zie foto). Een andere belangrijke verbinding is de nieuwe fiets- en voetgangerstunnel bij Geusselt, die afgelopen najaar in gebruik werd genomen en de aanpalende wijken Nazareth en Wijckerpoort met elkaar verbindt. „Uitdagend”, noemt Ramaekers deze bouw. Het mocht geen rechttoe rechtaan betonnen blok worden, zegt de projectleider.

„Er is goed nagedacht over lichtinval. Bovendien is de tunnel breed opgezet.” Want het ondergrondse pad moet toegankelijk zijn en een veilig gevoel geven. Daar schortte het in het verleden aan. „Voorheen zat hier ook een tunnel maar mensen hadden schrik er door heen te lopen.”

Al deze werken zijn voorbereid en uitgevoerd door de afdeling Kunstwerken, die op hoogtijdagen uit een vaste kern van veertien mensen bestond. Zij deden dat niet alleen, al gelang er werk was werden onderaannemers ingehuurd. „Ook uit deze regio, de werkgelegenheid hier vaart wel bij dit project.”

En natuurlijk de weggebruiker, benadrukt hij. Want het verkeer rijdt dadelijk gemakkelijk van de A2 naar de A79 en de files bij de Geusselt zijn straks verleden tijd. „De barrières die er nu nog zijn, verdwijnen.”



‘Je werkt veilig, of je werkt niet’

Ze adviseren over alles wat te maken heeft met veiligheid rondom het A2-project. En ze controleren door dagelijks de werkvloer te inspecteren. De vier mannen van de afdeling Veiligheid, Gezondheid en Milieu (VGM) van Avenue 2 hebben het er maar wat druk mee. „We kijken ook of de magnetron in de kantine wel schoon is.”

Vroeger werden veiligheidscontroleurs vaker als politie-agenten gezien met een controlerende functie, die niet altijd het gewenste effect had. Maar inmiddels is dat beeld behoorlijk bijgesteld, vertelt Mark Joziasse, veiligheidskundige en teamleider Veiligheid, Gezondheid en Milieu (VGM) bij Avenue2. „Wij leggen uit waarom veilig werken op een bepaalde manier moet. Dat de Arbowetgeving dit voorschrijft en voortdurend verandert om een optimale veiligheid te creëren.” Door met werknemers het gesprek aan te gaan, lukt het aardig mensen mee te krijgen. „Je ziet dat ze elkaar er op wijzen als iemand zijn helm vergeet”, zeggen Ben Paspont en Laurens Tummers, directe collega's van Joziasse. „Wij willen dat alle mensen aan het eind van de dag weer gezond thuis komen. Onze doelstelling is: je werkt veilig, of je werkt niet. In feite staat iedereen daar ook achter. Maar als mensen zich niet aan de regels houden kunnen er sancties volgen. Is iemand hardleers en lapt hij herhaaldelijk de regels aan zijn laars, dan kan hem de toegang tot het werk worden ontnomen. Dit komt gelukkig niet vaak voor.”

De mannen zijn aangesteld om de veiligheid, het milieu en de gezondheid binnen het project optimaal te waarborgen. Ieder is verantwoordelijk voor een deel van het plangebied. Niet alleen de bouw van de tunnel maar ook andere onderdelen zoals de volledige verknoping van de A2 en A79 bij Kruisdonk, ten noorden van Maastricht, vallen hier onder.

De drie mannen en een vierde veiligheidskundige, Stefan van Kessel, - die op het moment van het gesprek vakantie viert - meten de luchtkwaliteit. Ze controleren of alle machines in orde zijn, de plannen kloppen, de mensen hun veiligheidsmaatregelen hebben getroffen en gecertificeerd zijn voor het werk wat ze doen en of hun werkplek aan de voorwaarden voldoet. Dat controleren is een tweede natuur geworden, zo blijkt



Veiligheidskundigen Ben Paspont (links), Mark Joziasse (midden) en Laurens Tummers in de bouwkuip.

als ze een ronde door de bouwkuip maken. Joziasse knikt instemmend wanneer hij een werknemer bezig ziet met een slijptol. „Die man doet het goed want hij draagt de verplichte bril en oordopjes.”

Het is een en al bedrijvigheid in het middelste gedeelte van de in aanbouw zijnde tunnel. Werknemers van diverse nationaliteiten zijn druk aan het werk met betonvlechters. „Onderling moeten ze kunnen communiceren, daar letten wij op, want dát valt ook onder veiligheid”, vertellen de drie, terwijl ze vanuit hun ooghoeken de bouwput scannen en zien hoe een kraan een lading wapeningstaal van wel anderhalve ton laat zakken. „Je mag nooit onder een last door lopen. Dat doen de mannen ook niet, zoals

je ziet.” Vervolgens wijst een van hen naar boven. „Die auto's en vrachtwagens rijden hier vlak langs, er zit amper twee meter tussen de N2 en de bouwkuip. Stel dat er ooit iemand uit de bocht vliegt, dan komen wij en de hulpdiensten acuut in actie. Daarvoor ligt een draaiboek klaar.”

Tot nu toe is zoiets „gelukkig niet” gebeurd, zeggen ze. „Bouwbreed zijn er wat ongevalletjes geweest, maar die waren nooit ernstig. Iemand heeft eens een enkel verzwikt, een ander liep letsel op aan zijn vinger en er is ook wel eens iemand van de trap gevallen.”

De mannen werken vooral op de bouwplaatsen buiten, maar er is meer, benadrukken ze. Ze spelen een belangrijke rol in het voortraject.

„Als een werkvoorbereider zijn werkplan schrijft, ondersteunen we hem met een risico-analyse. Wij kijken dus vooraf al mee hoe alles zo veilig mogelijk kan gebeuren en adviseren hierover.” De veiligheidskundigen onderhouden daarbij contact met hulpdiensten zoals GGD en brandweer. Regelmatig zijn er gezamenlijke grootschalige BHV oefeningen met de hulpdiensten.

„Dit werk is heel divers en dat maakt het erg leuk”, zegt Joziasse. Zo doen ze ook ergo-checks op de kantoren. „We controleren of de stoelen en bureaus goed zijn afgesteld. En we kijken zelfs of de magnetrons in de kantines en keten wel schoon zijn. We kunnen niet hebben dat die onder de bacteriën zitten en mensen ziek worden.”

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. Een impressie van de stand van zaken, aangeduid op de plankaart.

„Wie graag zelf wil beleven hoe A2 Maastricht vordert, nodig ik van harte uit om op 24 mei naar de Dag van de Bouw te komen. Tussen 10.00 en 16.00 uur is iedereen van harte welkom bij de noordelijke tunnelmonden bij kruispunt Geusselt. Kijk voor meer informatie op pagina 2 van deze special.”

ALBERT NUSS
Voorzitter stuurgroep A2 Maastricht



„Het is een druk jaar voor ons én de omgeving. De betonnen ruwbouw van de tunnel moet een heel eind vorderen. Dan verleggen we ons werk in de tunnel zelf voor het installeren en testen van alle installaties die nodig zijn om veilig gebruik te maken van de tunnel. Zie ook pagina 12.”

BAUKE LOBBEZOO
Directeur Avenue2



Stand van zaken in vogelvlucht



Binnenkort rijdt ook het verkeer richting Maastricht onder het eerste deel van de fiets- en voetgangersbrug over de A2 door. Daardoor komt over de A2 door. Daardoor komt ruimte vrij om de brug af te bouwen. Na openstelling (eind deze zomer), sluiten we de Severentunnel af om deze te verlengen.



Bij Geusselt is 500 meter betonwerk voor de onderste tunnelbuizen klaar. De bouw van de bovenste buizen met de verschillende in- en uitritten én het Dienstengebouw Noord is in volle gang.



Eind oktober 2013 ging de laatste damwandplank in de grond. Sindsdien is er één grote bouwkuip tussen Europaplein en Geusselt. Door de vaste werkmethode van twee 'tunnelbouwtreinen' die naar elkaar toe werken, is 2014 een zéér druk jaar.



De fly-over bij Europaplein is helemaal klaar voor de nieuwe wegaansluitingen. Tijdens de zomer van 2014 zal Avenue2 de werkzaamheden aan het dienstengebouw Zuid al afronden.



De nieuwe verbindingsweg Beatrixhaven krijgt steeds meer vorm. De weg zorgt voor een directe aansluiting tussen de A2 en A79 en bedrijventerrein Beatrixhaven, en wordt vanaf deze zomer gefaseerd opengesteld.



Bij knooppunt Kruisdonk zijn de eerste contouren van de verknoping A2/A79 zichtbaar. Bovenstaan materiaal werd ingezet voor het verleggen van de rijbanen tussen Geusselt en Kruisdonk eind 2013.



Rijdt u bij kruispunt Geusselt richting het centrum van Maastricht, dan komt u voorbij een stalen ondersteuningsconstructie. Straks rijdt u via dit viaduct direct richting centrum zodat u niet meer hoeft te stoppen bij het kruispunt.



Het is één van de grootste klussen van 2014: tussen Europaplein en Oeslingerbaan verbreedt Avenue2 de rijbanen van de N2. Ook de toe- en afrit Oeslingerbaan nemen we onder handen. Die worden beide volledig tweebaans, van begin tot einde.

„Veel aandacht gaat steeds uit naar de eerste dubbellaagse tunnel voor personen- én vrachtverkeer in Europa. Maar ... voor A2 Maastricht worden in totaal ruim 20 bruggen, viaducten, onderdoorgangen en kleinere tunnels aangelegd. Sommige daarvan zijn specifiek voor voetgangers en fietsers. Op pagina 6 leest u hierover meer.”

LOUIS PROMPERS
Directeur A2 Maastricht



„De totaalombouw van knooppunt Kruisdonk met de volledige verknoping van de A2/A79 en de nieuwe verbindingsweg naar bedrijventerrein Beatrixhaven moet in de tweede helft van dit jaar klaar zijn. Een belangrijke mijlpaal die de bereikbaarheid van de stad en de doorstroming op de A2 al verder zal verbeteren. Ook de resultaten van het programma Beter Benutten Maastricht Bereikbaar helpen hierbij. Lees meer over dit programma op pagina ...”

DIEDERIK TIMMER
Directeur
Netwerkontwikkeling van
Rijkswaterstaat



Vijf gezichten achter mijlpalen

MIJLPAAL 1: VOLLEDIGE VERKNOPING VAN SNELWEGEN A2 EN A79 BIJ KRUISDONK EN VERBINDINGSWEG NAAR INDUSTRIETERREIN BEATRIXHAVEN GEREED

Danny de Beijer | projectmanager GWW



„Eind deze zomer moet de verknoping van A2 en A79 gereed zijn. Datzelfde geldt voor de nieuwe verbinding tussen snelweg en het industriegebied

Beatrixhaven. Dit alles levert de automobilist aanzienlijke tijds winst op. Want het verkeer kan dadelijk eenvoudig van de A2 naar de A79 rijden en omgekeerd. En het verkeer is sneller in Beatrixhaven, het hoeft niet meer via de afslag Meerssen. We zijn zo’n twee jaar bezig geweest met dit werk. Als team zijn we best trots dat het steeds gelukt is om faseringen tijdig klaar te hebben. Bij Kruisdonk is de afgelopen twee jaar gigantisch veel veranderd en het verkeer heeft daar straks veel baat bij.”

MIJLPAAL 2: BETONNEN RUWBOUW ONDERSTE TUNNELBUIJS GEREED

Dirk Jorna | hoofdwerkvoorbereider



„Dit najaar is de ruwbouw voor de onderste tunnelbuis, waar straks het snelverkeer door moet, klaar en daarmee is een volledige ondergrondse verbinding tussen de

knooppunten Europaplein en Geusselt een feit. De wanden, rijvloeren en het dak van de ondergrondse A2 zijn dan af. Automobilisten kunnen in het najaar nog niet door de tunnel rijden, maar het werkverkeer wél. Dat vergemakkelijkt het werk want bijvoorbeeld vrachtwagenchauffeurs hoeven dadelijk niet steeds te keren maar kunnen doorrijden. Dit karwei is mijn eerste werk als hoofdwerkvoorbereider. Ik heb hier heel veel geleerd want je begint als een heel kleine radar en bent nu een grote spin het web.”

MIJLPAAL 3: FIETS- EN VOETGANGERSBRUG DE GROENE LOPER GEREED

Edwin Leenders | werkvoorbereider kunstwerken



„Medio oktober gaat de brug open. Dan kunnen fietsers, en ook voetgangers, via deze verbinding vanaf het Geusseltpark naar het landelijk gebied bij Meerssen. De

brug, over de A2, is het eerste onderdeel van de Groene Loper dat in gebruik wordt genomen. Aan weerszijden plaatsen we bakken met planten, want de brug moet een natuurlijke uitstraling krijgen. Ongeveer een jaar geleden zijn we begonnen met de aanleg. De helft is klaar maar nu ligt het werk stil. Dat komt door de fasering van de A2, rijbanen moeten worden verlegd. Om het verkeer zo min mogelijk te hinderen pakken wij het werk in mei weer op.”



PORTRET

Jos Geurts (58)

Functie: projectmanager gebiedsontwikkeling Projectbureau A2 Maastricht

alle partners van overheid, omgeving, corporaties en private partijen. Hoe het er straks bovenop de tunnel allemaal uit gaat zien, weten we nog niet precies. We hebben daar wel beelden en ambities bij. De concrete invulling is nu voor mij het meest uitdagende nieuwe hoofdstuk van A2 dat voor mij een spannend jongensboek blijft. We vertrekken niet vanuit één dichtgetimmerd eindplaatje. Bouwpannen worden al naar gelang de vraag en voorkeur van kopers en huurders ontwikkeld. In tegenstelling tot voor de crisis, gaat het daarbij om de beste kwaliteit en niet om de hoogste opbrengst. Een vraaggestuurde gebiedsontwikkeling begint al met ideeën hoe al vanaf 2015 om te gaan met de dan nog lege bouwterreinen tussen Geusselt en Europaplein. Samen met de omgeving gaan we op zoek naar tijdelijke functies en activiteiten voor een levendig gebied.

Het is mooi om te ervaren dat wat we met elkaar bedenken ook concreet wordt uitgevoerd. Ik ben apetrots op dit project. Dat weten ze thuis ook wel. Mijn kinderen zeggen vaker: ‘Pap houd nu eens op over die tunnel’.”

MIJLPAAL 4: START AANLEG VERKEERS- EN TUNNELTECHNISCHE INSTALLATIES IN DE TUNNEL

Bertus den Brinker | projectmanager M&E Avenue2



„Voor een optimaal functioneren en voor de veiligheid wordt de tunnel uitgerust met vijftig verkeerskundige en tunneltechnische installaties. Dat is het pakkie aan van mijn team; de mechanische en elektrische combinatie van Avenue2. Ik maak vaker een vergelijking met het menselijk lichaam. De systemen die wij aanleggen komen vooral in het middentunnelkanaal (slagader) en de vier tunnelbuizen (aders). Het hart en de longen worden gevormd door twee dienstgebouwen. Hierin komen de installaties en besturingssystemen samen. De gebouwen sluiten rechtstreeks aan op het middentunnelkanaal. Ze zorgen voor energievoorziening, noodstroom, brandblusinstallaties en computers die de besturing regelen. We gaan eerst installeren en dan testen. Een ‘fit lichaam’ zal zorgen voor goede tunnelprestaties.”

MIJLPAAL 5: START PLANONTWIKKELING CENTRUM MAASTRICHT-OOST

Rob de Jong | directeur Vastgoed Avenue2

„Afgelopen oktober is het ontwikkelteam gestart. We hebben sessies gehouden met rijk, provincie en gemeente over hoe zij de inrichting van het gebied zien. We onderzoeken welke marktkansen er zijn. Daarbij is er volop interactie met direct betrokkenen, zoals toekomstige huurders en kopers. We willen continue inspelen op behoeften. Niets ligt vast. Dit jaar gaan we wel praten over de ontwikkeling van bepaalde delen van het gebied. Denk bijvoorbeeld aan Albert Heijn in Scharn, die een uitbreiding van het winkelareaal overweegt. Het team Vastgoed is nog maar een klein clubje van vijf mensen, maar dit gaat groeien. Medio 2017 zijn wij in full swing.”



Tunnel inspireert kunstenaars



Esther Janssen (rechts) en kunstenaars Lous Zuiderbaan, kartrekkers van de EXPOA2, met een kunstwerk van Lous bij de bouwkuip.

De A2-tunnel in Maastricht is veel meer dan bouwkundig vernuft. De aanleg van ondergrondse wegen blijkt tal van kunstenaars – amateurs én professionals - te inspireren. Hun werk is in september te zien op de EXPOA2 in de provinciehoofdstad. „Hier gebeurt zó veel. Alle zintuigen worden geprikkeld.”

Aquarellen van damwanden, bankjes geproduceerd van sloopafval, poëzie bij beeld van een verkeersbord, muziek gecomponeerd op geluiden van achteruitrijdende vrachtwagens, foto's van de bouwkuip afgedrukt op aluminiumplaten. Eén ding is duidelijk: de aankomende expositie van kunstwerken over de A2-tunnel zal uitblinken in variatie. „Er is niet alleen geselecteerd op kwaliteit maar ook op diversiteit. In en bij de bouwkuip gebeurt ook zó veel, alle zintuigen worden geprikkeld en dat zie je terug in het werk”, zegt Esther Janssen, projectleider NoordOostKunst (NOK) voor de gemeente Maastricht en kartrekker van de EXPOA2. Dit laatste doet ze samen met kunstenaars Lous Zuiderbaan, die het tunnelproject al sinds 2011 als kunstobject ziet en er schilderwerken van maakt. Ze houdt ook een logboek en blog over de werkzaamheden bij, vertelt ze. „Ik woon om de hoek van de bouwkuip en kom er regelmatig langs. Die tunnel loopt als een rivier door de stad. Heel esthetisch. En als je naar al die kranen kijkt, ontdek je een prachtig lijnenspel. Daarbij zie je een enorm contrast in kleuren van bouwmaterialen en de natuurlijke omgeving als zand en lucht. Mensen die mijn blog zien, laten weten dat ze anders naar de tunnelbouw zijn gaan kijken. Dat vind ik mooi te horen”, vertelt de kunstenaar. Toen Esther Janssen van het werk vernam, werd haar nieuwsgierigheid

geprikkeld waarna de twee elkaar vonden. „Iemand die dit gigantisch project met een schildersoog bekijkt, dat raakte me”, zegt ze. Nadat het 'A2-werk' van Lous Zuiderbaan een tijd geleden tijdens de KunstTour in de stad voor het eerst werd geëxposeerd, besloten de twee 'dat het breder moest'. „We wilden ook andere kunstenaars een kans geven iets met de tunnel te doen.” Een oproep voor het kunstproject in Maastricht-Oost, waar de tunnel wordt gebouwd, volgde. En de respons was boven verwachting hoog. Liefst dertig kunstenaars uit Maastricht en omgeving stuurden werk in 'met veelal een heel andere blik op de weg'. „We waren aangenaam verrast”, vertellen de twee. Dertig kunstenaars op één expositie is te veel. Vandaar dat een onafhankelijke commissie van Kumulus (centrum voor amateurkunstbeoefening in Maastricht en omstreken) uiteindelijk het werk selecteerde van dertien kunstenaars, die straks hun stukken op de tentoonstelling mogen laten zien en kunnen verkopen. „De expositie is heel gevarieerd. Er is geen overlap”, verduidelijkt Esther Janssen. De artistieke deelnemers zijn allemaal op een andere manier gevoed door de A2-tunnel. Niet alleen schilderijen, tekeningen en foto's zijn te zien, er worden ook verhalen en gedichten voorgedragen. En dan zijn er nog de tunnelgeluiden, zoals brommende pompgegalen en pruttelend vrachtverkeer, vervat in composities. Er is zelfs een heus tunnelliied gecomponeerd door een Maastrichtse band, verkapt Janssen. „Dat zoiets als een tunnelweg door de stad mensen inspireert tot verschillende vormen van kunst en dat we dit kunnen delen met anderen, dát maakt het zo mooi.”

EXPOA2 wordt van 6 - 21 september gehouden in de M-loods op het terrein van de voormalige Tapijn Kazerne in het centrum van Maastricht.



PORTRET

Jean-Pierre Menten (47)

Functie: **A2-Steward**

„Dit werk zou ik gemakkelijk tot aan mijn pensioen kunnen vol houden. Wat ik bij andere bazen niet mocht, moet ik hier juist doen: wandelen en ouwehore. En daar krijg ik nog voor betaald ook. Het contact met de mensen is geweldig. Wij, mijn twee collega-stewards en ik, zijn de ogen en oren voor het omgevingsmanagement rond de bouwkuip. Veel van wat zich daar afspeelt, horen wij. Soms zijn mensen heel emotioneel, zoals die keer dat er scheuren waren ontstaan in huizen dichtbij de tunnelbouw. Bij ons huilen de bewoners eerst uit. We koppelen zo'n zaak natuurlijk terug naar het management. We maken ook veel mensen 'happy'. We geven tekst en uitleg als ze iets niet snappen. Of lossen zaken op. Dat kan soms heel simpel zijn. Bewoners hadden bijvoorbeeld last van het licht van een lamp op een bouwkraan, die 's nachts bleef branden en in hun slaapkamer scheen. Toen ben ik naar de aannemer gestapt en die heeft de lamp iets gedraaid. Probleem opgelost en bewoners tevreden. Bijna twee jaar geleden zijn we met dit werk begonnen. In het begin was het een beetje moeilijk, met name in de volkswijk Wittevrouwen-

veld, die direct aan de bouwkuip grenst. Ik heb jaren in deze wijk gewoond en nu kwam ik daar in mijn oranje hesje met naamkaartje A2-Steward er op. Dat woord heeft in die wijk een bepaalde lading, het doet de bewoners denken aan stewards van MIV. Zij verdachten ons er aanvankelijk van dat we hen kwamen controleren. Maar dat argwanende verdween al snel toen ze zagen dat wij er echt zijn om te helpen. Tegenwoordig woon ik in de wijk Nazareth, dicht bij de tunnel. Ik kom iedere dag lopend naar mijn werk. Fluitend want het is alles behalve een straf om bij dit project betrokken te zijn. Het leeft ook in mijn gezin. Een van mijn zonen heeft een werkproject over de A2-tunnel voor school gemaakt. In mijn wijk schieten mensen me regelmatig aan om iets te vragen over de bouw. Je maakt hier leuke dingen mee. Vorig jaar brachten premier Rutte en de ministers Kamp en Schultz een werkbezoek. Dan mag je als steward die hooggeplaatste figuren begeleiden. Ik heb nog best een leuk gesprek gevoerd met mevrouw Schultz over haar en onze kinderen. Het zijn toch net echte mensen.”

Ruwbouw straks klaar, einde nog niet in zicht

Begin volgend jaar moet het betonnen casco van de tunnel klaar zijn. Maar de ondergrondse A2 gaat pas eind 2016 open voor verkeer. De tussenliggende tijd is hard nodig voor het installeren, het testen van verkeerstechnische en tunneltechnische systemen en het trainen van wegverkeersleiders en hulpdiensten, opdat een optimale beschikbaarheid en veiligheid gegarandeerd is.

Nu nog galmt het geluid van indrukwekkende torenkranen en draaiende vrachtwagens door de A2-bouwkuip in Maastricht. Menig passant vergaapt zich aan de enorme klus die tal van bouwvakkers hier klaren. Maar over ruim een half jaar valt er weinig meer te zien. Dan zit het dak op de dubbellagse tunnel en gaat het werk ondergronds verder. Dat is geen sinecure want de tunnel wordt uitgerust met liefst een vijftigtal verschillende installaties. „Die zijn nodig voor het dagelijks functioneren van de tunnel en in geval van incidenten”, vertelt technisch manager (V)TTI Ralph Jansen van het projectbureau A2 Maastricht. Hij wijst erop dat de standaarduitrusting een 24-uursbewaking kent. Als een automobilist pech krijgt, dan wordt dit direct opgemerkt door de wegverkeersleider want er „is een volledige cameradekking. Ongeveer om de zestig meter komt een camera te hangen. In totaal circa 180 in en nabij de tunnel. De wegverkeersleider in de verkeerscentrale van Rijkswaterstaat in Helmond kan zo’n 40 beelden tegelijk op zijn tv-scherm zien”. Het blijft niet bij camera’s. De uitrusting omvat ook luchtkwaliteitsmetingen en ventilatoren – „ruim zestig met een doorsnede tot anderhalve meter”- die aanslaan „als de luchtkwaliteit ontoereikend is.” Er komen verlichtingsinstallaties –zo’n 1.500 lampen-, communicatiesystemen en blusvoorzieningen voor zowel de brandweer als de weggebruiker. En in het midden van de tunnel bevindt zich een veilige vluchtweg. „Dat is het middentunnelkanaal. Mocht er brand uitbreken in de tunnel, dan kunnen mensen via de vluchtdeuren – na iedere honderd meter is er zo’n deur - het kanaal in en naar buiten vluchten. Dit middentunnelkanaal is zo gebouwd dat het tenminste twee uur brand- en rookvrij blijft.” Waar in binnen- en buitenland wel eens een vrachtauto vast komt te zitten in een tunnelmond omdat de lading te hoog is, lijkt dit in Maastricht straks schier onmogelijk. Want de doorrijhoogte hier is liefst 4.70 meter. „Auto’s en vrachtwagens mogen niet hoger zijn dan 4.00 meter. Dus er is een marge van zeventig centimeter.”

Om alle systemen te installeren is al gauw een jaar nodig. Daarbij wordt nog eens driekwart jaar uitgetrokken om de boel te testen. Niets wordt aan het toeval overgelaten, benadrukt Eric Hof, manager RTO (*Ready To Operate*) van bouwer Avenue2. Dat kan ook niet want „we worden getoetst voordat we de vergunning voor openstelling van de gemeente Maastricht krijgen.”



Managers Ralph Jansen en Eric Hof (rechts) geven uitleg over de verkeerstechnische en tunneltechnische installaties.

De voorzieningen dienen te voldoen aan de tunnelstandaard oftewel aan de landelijke richtlijnen. Ook de organisaties zelf moeten aantoonbaar klaar zijn om de tunnel in gebruik te nemen.

„De tunnelinstallaties moeten het in principe altijd kunnen doen, dat is dadelijk het belangrijkste”, zegt Ralph Jansen. De hele energievoorziening is dan ook zo uitgevoerd dat het technisch haast onmogelijk is dat deze faalt. En mocht dat onverhoeds toch gebeuren, dan is er een back up die dit opvangt in de vorm van een noodaggregaat. „Het hele ontwerp is er in feite op gericht dat de tunnel bij onderhoud, in principe, altijd open blijft.” vertellen beide managers. „Dan kan wel een tunnelbuis dichtgaan, maar in beide rijrichtingen blijft een buis open. Geen probleem in Maastricht omdat hier een dubbellagse tunnel wordt gebouwd. Mocht in de bovenste buis gewerkt moeten worden, dan kan de onderste het verkeer opvangen en andersom”, leggen de mannen uit. Ze benadrukken dat het onderhoud „natuurlijk niet tijdens de spits wordt uitgevoerd” maar altijd in de avond- en nachturen of in het weekend. Het testen bestaat niet alleen uit het controleren van apparatuur door specialisten. Ook procedures worden minutieus gecontroleerd. En lokale hulpdiensten, zoals bijvoorbeeld brandweer- en ambulancepersoneel, krijgen een opleiding ‘objectkennis’. Eenvoudig gezegd: al deze mensen moeten de nieuwe tunnel leren kennen en weten hoe ze dienen te opereren ook bij eventuele calamiteiten.

Kortom: de A2-klus bij Maastricht is nog niet geklaard. Ruim honderd mensen zijn tot december 2016 druk doende technische snuffjes optimaal aan te brengen, te testen en wegverkeersleiders en hulpdiensten te trainen.



PORTRET

Joli Nelissen (26)

Functie: ontwerper wegen Avenue2

„De afgelopen jaren ben ik bezig geweest met het ontwerpen van tijdelijke wegen. Voor de tunnelbouw moest de N2 steeds opschuiven. Zeven keer zijn er stukken weg verlegd, de ontwerpen hiervan heb ik gemaakt voor het hele traject. Ook de tijdelijke ‘slingers’ voor de knooppunten Kruisdonk en Europaplein horen hier bij. Ik had er drie jaar lang een dagtaak aan. Nu is er minder werk op dit vlak en ben ik hier nog maar één dag in de week.

Ik word ingehuurd door Avenue2 en ben begonnen als wegontwerper voor snelwegen. Al gauw mocht ik de tijdelijke wegen gaan doen en dat is heel goed bevallen want je ziet snel resultaat. Wat ik bij wijze van spreken deze week op mijn computer teken, kan volgende week al aangelegd zijn. De meeste ontwerpers die hier algemene wegen hebben ontworpen, zitten inmiddels alweer op een ander project. Het duurt jaren voordat hun ontwerpen gerealiseerd zijn.

Ik werk voor ingenieursbureau Geonius in Schinnen en toen ik werd gevraagd

voor dit project, zei ik gelijk ja. Hier moest ik bij zijn. Dit is zo groots en het gebeurt allemaal in mijn omgeving want ik woon in Beek. Mijn familie en vrienden weten wat dit project inhoudt, het is heel tastbaar. Thuis praten we er veel over. En op verjaardagen is iedereen altijd nieuwsgierig, ik vind het leuk over de bouw te vertellen.

Op het moment bestaat ons team nog uit ongeveer tien mensen want het meeste werk is klaar. We zijn begonnen met circa twintig personen. We kenden elkaar niet allemaal omdat we van verschillende bureaus kwamen. Het klikte meteen, het was een hechte afdeling met een goede sfeer. Doordat we zo divers waren hebben we veel van elkaar geleerd. De een had een andere werkmethode, de ander veel ervaring. Ik had niet gedacht dat ik hier zoveel van zou opsteken.

Na de zomer ben ik klaar. Jammer want ik werk hier met veel plezier, maar ik mag bij de Buitenring Parkstad aan de slag. Die spreekt mij ontzettend aan want dat wordt ook een enorm project.”

‘Als er een uitvaart is, maken ze buiten geen lawaai’

Straks, als de ondertunneling van de A2 een feit is, wordt zijn geloofsge-meenschap weer één. Want nu nog doorsnijdt de autoweg zijn kerkge-meente. Pastoor Mattie Jeukens van de parochie Onze Lieve Vrouw van Lourdes, H. Familie en H. Guliëlmus is dan ook erg betrokken bij de tunnelbouw. Bovendien gebeurt hét voor zijn deur. „We zitten er echt bovenop.”

Een glimlach verschijnt op het gezicht van pastoor Mattie Jeukens als hij het verhaal vertelt over de Heilige Barbara, die waakt over „alles wat onder de grond werkt”. In 2012, toen de bouw van de tunnel daadwerkelijk van start ging, zegende de pastoor in zijn kerk, die heel dicht bij de bouwkuip ligt, deze patroonheilige opdat „het toch maar goed mag gaan met die tunnel. Misschien dat Barbara daarbij kan helpen.” Het bleef niet bij deze ceremonie.

Samen met Manon Pachen van opbouw-werk Trajekt, kwam de geestelijke op het idee een tentoonstelling over de bescherm-heilige in te richten. Mét werk van mensen uit de wijken Wittevrouwenveld en Wycker-poort. „Manon wist de buurt hiervoor heel enthousiast te maken. Bewoners gingen allemaal Barbara-poppetjes maken. Of schilderijen. Iemand had een Barbara van afvalmetaal geproduceerd. De expositie werd gehouden in onze kerk, het was geweldig.” Later werden tal van gebedsprentjes, met afbeeldingen van de Barbara-kunstwerken, gedrukt en uitgedeeld aan de A2-bouwers, om bescherming over de bouwplaats af te roepen. Een deel van de prenten hangt nu op een brug over de autoweg, dicht bij de kerk. „Mensen van A2 hebben dat gedaan.

Het streelt ons wel dat iedereen dit kan zien.” Toen een jaar geleden in het midden van het tracé een dak op een deel van de tunnel was aangelegd, plaatste de pastoor een beeld van de beschermheilige in een nis in de bouwkuip. Opdat Barbara toch maar goed mag waken over de tunnelbou-wers.

Tot nog toe lijkt dit goed te verlopen, concludeert Mattie Jeukens. Aanvankelijk zagen hij en zijn parochianen „met angst en beven tegemoet van wat komen zou. Dit is toch een gigantisch project en wij zitten er echt bovenop.” Natuurlijk heeft zijn buurt overlast (gehad). Met name toen een paar jaar geleden tal van buizen en leidingen moesten worden vernieuwd. Straten lagen open. „Dat was echt de rotste tijd, vooral in de winter was het bar en boos.” Omdat verbindingen er tijdelijk uitlagen, moesten mensen een alternatieve route nemen. En dat was bepaald geen pretje voor ouderen die toen al gauw een omweg van een paar kilometer moesten maken om bij hun apotheek te komen, vertelt de pastoor. Maar al bij al vindt de geestelijke het project fascinerend en boeiend. „En ik heb er bewondering voor hoe het allemaal logistiek wordt geregeld.”

Veel waardering heeft de pastoor voor de manier waarop ‘A2’ om gaat met zijn parochie. „De bouwers houden rekening met de kerk. Als er een uitvaart is, maken ze buiten geen lawaai. De schafttijd houden ze zelfs later, vrachtwagens blijven stil en heien doen ze dan al helemaal niet. Dat is toch geweldig, hè.”

De kerkvader is maar wat blij met het goede contact. Hij vindt het mooi dat „af en toe zo’n jongen hier een kaarsje komt opste-ken” en dat werklui hem groeten. „Laatst kwam er eentje een intentie vragen omdat hij met zijn vriendin op de fiets een pel-grimstocht ging maken naar Santiago de Compostella. Dat zijn leuke dingen”. Toen enige tijd geleden een kantine medewerkster van A2 Maastricht overleed, werd de gedachtenisviering in Onze Lieve Vrouw van Lourdeskerk gehouden. De vrouw wilde dit, omdat het godshuis zo dicht aan de bouwkuip ligt. „En natuurlijk omdat wij zo’n goede parochie zijn.”

Veel lof, maar er zijn zeker ook zorgen, vertelt de pastoor. Met name over de toekomst. Volgens hem moet de grootste uitdaging nog komen. Want slagen ze er in om dit deel van de stad, dat nu nog wordt doorsneden door de A2, na de ondertunne-ling te helen? „Dan begint het pas echt. Hier komen nieuwe huizen en nieuwe bewoners. Lukt het om een saamhorigheid van de grond te tillen? Kunnen we samen een nieuwe start maken?” Hoe groot is het risico dat bouwplannen worden geschrapt, vanwege de crisis, waardoor er een braakliggend terrein in de wijk blijft liggen, vraagt de geestelijke zich af. En als er wel nieuwe huizen komen, zijn die dan niet voor een elite. „Worden het betaalbare wonin-gen? Betaalbare huren? Dat houdt mij eigenlijk, en met mij veel mensen hier, meer bezig dan de tunnelbouw, want die verloopt geweldig.”

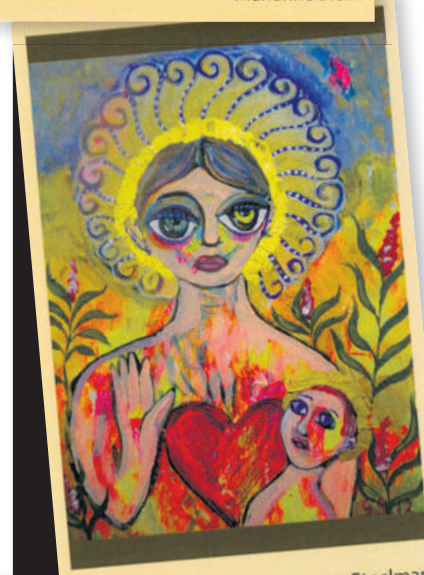
Enkele gebedsprentjes, met afbeeldingen van de Barbara-kunstwerken gemaakt door mensen uit wijken rondom de bouwkuip.



Renee Prevoo



Marianne Blom



Gerry Stoelman



Djillie Roes

Tunnel populair onder



PORTRET

Rick Matenaar (25)

Functie: student civiel management
Zuyd Hogeschool Heerlen,
afstudeerproject A2 Maastricht

„Samen met twee andere studenten onderzoek ik de bouwversnelling van de betonnen ruwbouw die ze hier hebben ingezet. Wij bekijken het effect van de twee ‘tunnelbouwtreinen’ die nu naar elkaar toewerken. Centrale vraag daarbij is of het allemaal sneller kan.

Het is een fictieve opdracht, maar wel spannend om uiteindelijk te zien of dat wat wij bedacht hebben, overeenkomt met de praktijk. In het tweede jaar ben ik op excursie geweest bij de A2-bouw. Mij werd snel duidelijk dat ik hier ook mijn beroepsstage wilde doen, want ze passen meerdere technieken tunnelbouw toe en gebruiken verschillende bouwmethoden. Daar kon ik veel van leren. Een half jaar mocht ik hier mee lopen. Of het moeilijk was om een stageplek te krijgen? Nou, ik had een foto meegestuurd en toen was het zo geregeld... Grapje, maar ik kon wel snel terecht.

Ze nemen je hier niet bij het handje. Je moet assertief zijn en initiatief tonen en dan krijg je verantwoordelijkheden. Ik werkte tijdens mijn stage dan ook gewoon mee in de uitvoering. Ik zorgde dat bouwterreinen opgeruimd werden en mocht betonstorten. Aansluitend op de stage heb ik nog twee maanden vakantiewerk gedaan. En nu ben ik hier vaak op zaterdag. Het liefst wil ik buiten met mijn handen werken. Hele dagen administratieve taken op kantoor doen is niets voor mij. Van binnen zitten ga ik snel dood. Dat je aan zo'n groot project mag meewerken, lukt je waarschijnlijk maar een keer in je leven. Het is heel interessant te zien hoe alles hier op elkaar aansluit. Deze tunnel leeft. Mensen kennen het project. Als ik op een verjaardag kom, is de A2 het eerste waar ze over praten. Als de kans zich voor doet en ik kan hier blijven, dan zal ik dat zeker niet laten. Eerst maar eens afstuderen.”

Bij Zuyd Hogeschool in Heerlen zijn ze maar wat blij met de aanleg van de A2-tunnel. Het is een gewild leerobject onder studenten bouwkunde en civiele techniek.

„Kijk”, zegt stagebegeleider en docent aan Zuyd Hogeschool Herman Mestrom: „Als zoiets unieks als deze tunnelbouw op je pad komt, moet je daar als hogeschool iets mee doen. Anders ben je geen knip voor je neus waard”. En dus was de opleiding er als de kippen bij toen het werk in Maastricht een paar jaar geleden begon. De school heeft nauwe contacten met de uitvoerders en opdrachtgevers van het megaproject. Medewerkers van ‘A2’ geven regelmatig gastcolleges op Zuyd en zijn aanwezig op de jaarlijkse bedrijfsoriëntatiemarkt van de school. Tal van studenten gaan op excursie naar de werken in Maastricht of lopen er stage. „Dit is heel interessante materie. Studenten krijgen lessen over de manier waarop er wordt gebouwd. Hoe ze dit voor elkaar krijgen, ter-

wijl er in de stad maar een beperkte ruimte is om te werken. Ook verkeerskundig is dit boeiend vanwege de twee tunnellagen en de verkeersafwikkeling. Allemaal wetenswaardig voor onze studenten.”

Het A2-project past goed bij de opvattingen van de hogeschool omdat Zuyd graag praktijkgericht wil werken, benadrukt de docent. „We staan heel dicht bij het beroepenveld.” Tweedejaars kunnen dan ook een oriëntatiestage doen bij A2. Als ze geluk hebben tenminste, want er zijn altijd



Herman Mestrom

studenten



meer aanmeldingen dan plaatsen. Ook de studenten die meedoen aan de bedrijfsoriëntatiedagen, krijgen een blik in de keuken van het project. „Op zo’n dag confronteren we hen met de praktijk. De studenten moeten in de materie duiken, er folders van maken en presentaties over houden hier op school, zodat studiegenoten indirect geïnformeerd worden.” Oudere studenten hebben er eveneens profijt van.

„De tunnel is populair hier”, zegt Mestrom. Meerdere vierdejaars willen van de bouw hun afstudeerproject maken en derdejaars staan te popelen hun beroepsstage te mogen lopen bij A2 Maastricht. Het gaat dan over studenten van de faculteit BETA opleiding Built Environment (bestaande uit de profielen bouwkunde, bouwmanagement civiele techniek, civielmanagement en bouwtechnische bedrijfskunde). Op dit moment is het project een gewild studieobject voor vooral de jongeren die civiele techniek studeren. „Want bij de tunnelbouw worden de nieuwste technieken gebruikt.”

Daarbij blijkt het een prima leerschool voor studenten civiel management omdat ze mee kunnen draaien in de uitvoering. Dit bevat soms zo goed dat sommige afgestudeerden ‘blijven hangen.’ „Ze zijn bij Strukton of Ballast Nedam terecht gekomen en die bouwen dit hele project”, vertelt Mestrom. Eind 2016 is de tunnel klaar en daar moet de stagebegeleider nog even niet aan denken.

„Want dit is zo’n goede leerschool. Iets in deze omvang krijgen we nooit weer. Tenminste, niet in Limburg, denk ik.” Toch houdt het dan niet op voor Zuyd. Het A2-project zal weliswaar een minder prominente rol spelen op de hogeschool, maar „straks gaat het boven de grond gebeuren en die vastgoedontwikkeling past weer prima bij andere studierichtingen”, legt de docent uit. Daar zullen vooral studenten bouwkunde en bouwmanagement baat bij hebben. En zeker de jongeren die voor bouwtechnische bedrijfskunde hebben gekozen. „Want zij zijn de projectontwikkelaars van de toekomst.”

MEER WETEN?

Op de website www.a2maastricht.nl is alle informatie te vinden rond het project. Elke zondagavond wordt er op L1 A2 Actueel uitgezonden, direct na het L1NWS. Iedere dinsdag en woensdag is het Informatiecentrum A2 Maastricht bij de Geusselt geopend. Meer info is ook te verkrijgen bij de Servicelijn Maastricht Oost: 043 3507150 of servicelijnmaastrichttoost@maastricht.nl. En natuurlijk zijn alle ontwikkelen te volgen op Twitter via [@A2_Maastricht](https://twitter.com/A2_Maastricht).

Studenten civiele techniek krijgen les over het A2 Maastricht.



COLOFON

Coördinatie: **Communicatie A2 Maastricht**
 Realisatie: **Media Groep Limburg**
 Redactie: **Hennie Jeuken**
 Fotografie: **Reen van Beek, Loraine Bodewes**

Coverfoto: Een bouwvakker is bezig met de ruwbouw van de tunnel. Achter hem damwanden die door grote buizen, ook wel stempels genoemd, op hun plek worden gehouden. Het licht valt door de stempels op de wanden, wat een speciaal effect geeft.

Vormgeving: **Vera Carovigno Igor Kersten**

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.



Medegefinancierd door de Europese Unie
 Trans-Europees vervoersnetwerk (TEN-T)

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

Tom Huppertz (22)

Functie: **afgestudeerd op A2 Maastricht**

„Bij ieder bouwproject worden onnodige kosten gemaakt. Faalkosten noemen ze dat en die bedragen wel acht tot tien procent van de bouwsom. Voor mijn afstuderen heb ik vorig jaar bij ‘A2’ onderzoek gedaan naar die kosten. Het blijkt vaak fout te gaan bij de communicatie. Informatie gaat soms verloren, omdat bijvoorbeeld de vierde partij niet precies weet wat de eerste heeft gezegd, want er zaten nog twee andere partijen tussen. Goede communicatie is heel erg belangrijk. Bij ‘A2’ is het voorgekomen dat vrachtwagenchauffeurs naar een verkeerde plek reden. Het is moeilijk omdat er op bouwplaatsen geen straatnamen en -nummers zijn. Ze regelen het met werklakken, maar soms kent een chauffeur dit niet, omdat hij voor de eerste keer met het project te maken heeft. Mijn advies: zorg voor een heel duidelijke instructie vooraf en geef alle betrokkenen een overzicht van de werklakken. Zo gaat er geen tijd verloren en dus ook geen geld, want tijd is geld. Ik heb alle vrijheid gekregen om aan mijn onderzoek te werken. Natuurlijk heb ik niet alles kunnen doen, ik zat bij de afdeling GWW (grond-, weg- en water-

bouw) en die richt zich op het voorbereidend werk zodat tunnelbouwers aan de slag kunnen. Voor mijn afstudeerproject heb ik gekeken naar de faalkosten bij het vernieuwen van de riolering. Ik had dit nooit kunnen doen als ik niet ook bij het A2-project stage had gelopen. In die periode was ik betrokken bij rioolklussen. Die stage is perfect bevallen, want ik mocht volop meedraaien bij GWW. Ik kreeg de hele dag telefoontjes van de vier uitvoerders, voor wie ik werkte. Of ik ergens naar toe kon, omdat er problemen waren. In het jargon heet dat overigens uitdagingen. De dagen vlogen voorbij. Meestal was het al middag voordat ik op de klok keek. Toen ik klaar was met mijn studie civiele techniek, richting waterbeheer en milieu, kon ik bij de ‘A2’ aan de slag. Maar dat zou tijdelijk zijn, omdat het voorbereidend werk bijna klaar is. Vandaar dat ik voor het project Buitenring Parkstad Limburg heb gekozen, waar ik ook terecht kon. Ik ben hier assistent-uitvoerder bij de afdeling Wegen. De aanleg van deze rondweg moet nog beginnen, het is mooi er vanaf de opstartfase bij te zijn.”

Afrit Randwyck/Oeslingerbaan (Afrit 55) afgesloten van 7 april - 2 mei. Maastricht Bereikbaar helpt u op de goede weg.

samen
houden we



maastricht
bereikbaar.nl

Check voordat u vertrekt www.maastrichtbereikbaar.nl.

Op de slimme kaart vindt u alle werkzaamheden. Het persoonlijk reisadvies zet de alternatieven voor de auto voor u op een rijtje.

Komt u met de auto uit het noorden? Overweeg het P+R-terrein Maastricht Noord. Gratis parkeren en verder reizen met de trein. En in het weekend voor één euro met de pendelbus naar het centrum.

Maastricht Bereikbaar heeft niet alleen oplossingen voor bezoekers, maar ook voor de forens. In dit geval voor werknemers van de bij Maastricht Bereikbaar aangesloten bedrijven Maastricht UMC+, MAASTRO clinic, Teleperformance en Universiteit Maastricht, die alle gevestigd zijn in Randwyck.

Medewerkers van deze organisaties kunnen in de periode van 7 april - 2 mei één week gratis een e-bike reserveren. Ideaal om de file te omzeilen!

Ook kunnen zij vier weken gratis de OV-chipkaart proberen en daarmee reizen vanaf Sittard of Kerkrade-Centrum. Snel en makkelijk, want de trein stopt in Maastricht-Randwyck.

www.maastrichtbereikbaar.nl

