

Het A2 Maastricht model





Het A2 Maastricht model

Anders dan anders

John Custers
Maastricht 2018

Inhoud

Voorwoord 7

Het verhaal

- 1 Inleiding 11
- 2 Historie en aanloop 14
- 3 Innovatieve aanpak 22
- 4 Bouwaanpak en techniek 36
- 5 Communicatie en participatie 47
- 6 Overwonnen hobbels 52
- 7 Toekomst 56

Interviews

- John Aarts
over de aanleiding en lange aanloop van A2 Maastricht 60
- Margo de Kock
over haar persoonlijke betrokkenheid bij A2 Maastricht 64
- Gerd Leers en Karla Peijs
over de definitieve politieke besluitvorming over A2 Maastricht 68
- Louis Prompers
over wat van A2 Maastricht een succes heeft gemaakt 72
- Bennie van Est, Math Dupuits en Ad Lutters
over de inbreng van de buurten 78
- Edzo Bindels en Bas van Aart
over het ontwerp van de tweelaagse tunnel en de Groene Loper 82
- Jan Hendrik Dronkers, Jean Luc Beguin en Jannita Robberse
over de inzet van Rijkswaterstaat bij A2 Maastricht 88
- Peter Geelen, Tiny Meese en Ed Sabel
over de A2-Werkgroep van de gemeenteraad Maastricht 96
- Jeroen Maas en Dik Bouman
over de aanbesteding en planprocedures bij A2 Maastricht 100
- Jo Segers en Monique Carta
over de 640 vergunningen voor A2 Maastricht 106
- Bauke Lobbezoo
over de mee- en tegenvallers van A2 Maastricht 110
- Peter Berden en Leo Kuepers
over het projectmanagement bij A2 Maastricht 116
- Fred Sijben en Chris Naus
over het omgaan met de verschillende belangen in A2 Maastricht 120
- Mart Dominikus, Ralf Blom en Jan van Thoor
over de wegeaanleg bij A2 Maastricht 126
- Mattie Jeukens en Vincent Grummer
over hun goede band met de tunnelbouwers 130
- Eduard van Herk en Bjorn Vink
over de voortdurende monitoring van de bouwput 134
- Mirjam Clermonts-Aretz, Theo Bovens en Annemarie Penn-te Strake
over de betekenis van A2 Maastricht voor stad en regio 140

- Henk Vestjens en Johan Pelzer
over het uitgraven van de bouwkuip 144
- Vincent van den Bergh, Marijke Fleur en Martin Prickaerts
volgden als ‘bouwputwatchers’ A2 Maastricht op de voet 150
- Joris Beerepoot en Jim Mc Connell
over de betonnen ruwbouw van de tunnel 154
- Gerard Sanderink
over zijn persoonlijke bemoeienis met A2 Maastricht 160
- Désirée Florie en Bart Grote
over de gezamenlijke communicatie door opdrachtgever en opdrachtnemer 164
- Peter Mommers, Huub Giesbertz en Jean-Pierre Menten
als A2-Stewards de ‘ogen en oren’ in de wijk 170
- Paul Houx, Dorry Siegelaer, Jef Beckers, Roger Theunissen, Jo Bootz, Olga van Oploo
en Karin Vangangelt
over de duizenden rondleidingen 174
- Janneke Swinkels, Nira Kakerissa en Bart Cuijpers
over de wekelijkse filmpjes A2 Actueel (later Via Maastricht) 178
- Bibian Derikx, Ralph Jansen en Patrick Maessen
over de aansturing van de Verkeers- en TunnelTechnische installaties (VTTI) 182
- Henk Janse en Wim Toonen
over de aanleg van de Verkeers- en TunnelTechnische installaties (VTTI) 186
- Marcel Eussen en Léon Houben
over de betrokkenheid van de brandweer bij A2 Maastricht 190
- Ivo Kuijf, Ruud Wieringa, Hans Godding en Joyce Vreede
over het gereedmaken van de tunnel voor ingebruikname 194
- Frans Koelman, Peter Haremaker en Roger Heuts
over de inbreng van het bedrijfsleven 200
- Mart Janssen en Ferry Wahls
over de fasering van de vele wegaanpassingen 204
- Zoran Kenjic en Chris Dortants
over de verkeersveiligheid 210
- Berry Ramaekers
over de 21 overige kunstwerken 214
- Denis Florack en Katya Ivanova
over de bijdrage van Maastricht Bereikbaar 220
- Olav Padberg en Onno Dwars
over de voorgeschiedenis en vooruitzichten van de vastgoedontwikkeling 224
- Guido Houben, Eric Diepstraten, Daan Prevoo en Gert-Jan Krabbendam
over het belang van A2 Maastricht 230
- Jos Geurts
over het actieprogramma verduurzaming Mijn Gezonde Groene Loper 2030 234

In beeld

Tijdlijn van de jaren vijftig tot en met 2017 242

- Stuurgroepleden 284
- English Summary 286
- Colofon en dankwoord 288

Voorwoord

De A2... hoe vaak in mijn leven had ik geen last van de vermaledijde passage van deze snelweg door Maastricht? Ik stond er in de file als ik op weg was naar de Ardennen of verder. Nadat ik in 1996 naar Maastricht verhuisde, stond ik er nog steeds in de file, nu op weg naar huis. En als ik vanuit mijn huis in de wijk Scharn in Maastricht-Oost met de fiets naar de Maastrichtse binnenstad ging, stuitte ik bijna dagelijks op de A2, ongeduldig wachtend op het groene licht om te kunnen oversteken. Met vele stadgenoten sprong ik dan ook een gat in de lucht toen ruim tien jaar geleden bekend werd dat de A2 in Maastricht onder de grond zou verdwijnen. Tegelijkertijd hield ik mijn hart vast. Zou de stad niet jaren te lijden krijgen onder de bouwwerkzaamheden van dit enorme project?

Het bleek allemaal reuze mee te vallen. Wonend op een paar honderd meter had ik er weinig last van, maar kon ik wel de vorderingen volgen. Ik abonneerde me op de nieuwsbrief van het project, las er over in de pers, keek naar filmpjes op tv en bezocht de bouwput tijdens de Dagen van de Bouw. Zoals bij velen sloeg de aanvankelijke angst om in bewondering voor hoe de klus werd geklaard. Anderhalve maand voor de ingebruikname werd de tunnel eind oktober 2016 gedurende één weekend opengesteld voor fietsers en voetgangers. Ik fietste er met mijn vaste fietsmaat doorheen en we lieten ons na de ‘beklimming’ naar buiten fotograferen in de bolletjestrui van de Tour de France. Overal om me heen voelde ik de verwondering en opwindning over wat komen ging: een Maastricht dat niet langer werd doorsneden door een snelweg.

Toen ik in de zomer van 2017 als zelfstandig journalist werd gevraagd een boek te schrijven over A2 Maastricht, beschouwde ik dat dan ook als een eervolle opdracht. Niets mooiers dan een geschiedenisboek te schrijven over zo'n belangrijk project in je eigen stad, dat bovendien zeer succesvol is verlopen. Zo begon een mooie reis langs een groot aantal mensen die aan dat succes een bijdrage hebben geleverd. Tijdens interviews zag ik door de wol geverfde professionals met vochtige ogen terugkijken op hun mooiste momenten bij A2 Maastricht. Een ervaring die ik in mijn bijna dertig jaar schrijven over bouwprojecten nog nooit zo sterk had meegemaakt. Ook ik raakte bevangen door het ‘A2-virus’, het gevoel deel uit te maken van iets groots dat in je leven maar weinig voorbij komt. Mijn vrouw, die als eerste mijn vorderingen las, overkwam hetzelfde. Tegen vrienden begon ze steeds enthousiaster te vertellen over A2 Maastricht, omdat ze geraakt werd door de vele menselijke verhalen rond het project.

Het ‘A2-virus’ staat symbool voor één van de belangrijkste lessen die getrokken kan worden uit A2 Maastricht. Zelfs in grote projecten draait uiteindelijk alles om de aandacht voor mensen, die het goed met elkaar moeten kunnen vinden, ook al lopen hun belangen uiteen. Het zijn niet de procedures, processen en protocollen waar mensen gemotiveerd en blij van worden, maar het samenwerken aan iets dat er voor alle betrokkenen echt toe doet.

Ik wens u veel leesplezier.

John Cüsters
Auteur van dit boek



‘Nergens is het kind zo kwetsbaar als tussen huis en school’, staat in 1974 in Dagblad De Limburger. Op de foto proberen Peter (6) en Margo de Kock (4) de autoweg over te steken. In dit boek vertelt Margo uitgebreid over haar leven aan de A2 in Maastricht.

Inleiding

Van barrière naar ondergrondse oplossing

Op zaterdag 12 januari 1974 staat in Dagblad De Limburger een foto van twee kinderen, gefotografeerd op de rug. Samen kijken ze naar het voortrazende verkeer op de N2 in Maastricht. Het bijschrift luidt: ‘Een kind kan het verkeer niet overzien. Het wordt omsloten door een waas van voorbijrijdende vrachtauto’s, auto’s enz. Nergens is het kind zo nietig en kwetsbaar.’ In het bijgaande artikel staan ronkende teksten over het verkeer als ‘doodsvijand nummer één van het kind’, en het schoolkind dat ‘een beetje verlegen’ opbotst tegen het verkeersgeweld. De twee kinderen op de foto zijn Peter (6) en Margo de Kock (4). Margo vertelt in dit boek uitgebreid over haar leven aan de A2 in Maastricht. Ze rekent uit dat ze misschien wel 25.000 keer de snelweg is overgestoken. Een verkeersbarrière van jewelste, maar ook een weg die voor haar symbool stond voor thuiskomen. Niet voor niets noemt ze de A2 de ‘kloppende ader in mijn leven’.

Waarom een boek over een groot bouwproject beginnen met een krantenbericht uit 1974? Omdat dit bericht iets zegt over de ontwikkeling van de A2 (binnen de bebouwde kom de N2) in Maastricht. In 1959 werd de voorloper van de autoweg aangelegd als een breed opgezette stadsboulevard. Vijftien jaar later al was dit voorbeeldproject voor Nederland door de onvoorziene snelle ontwikkeling van de automobilititeit blijkbaar een gewelddadige vijand geworden voor kinderen. Nog eens decennia later beleefden stad en omgeving de N2 in Maastricht als een ‘verkeersriool’. Een weg die zorgde voor veel geluidhinder, onveilig was en regelmatig ongelukken veroorzaakte. Die de gezondheid van mensen in de directe omgeving verder ondermijnde door de negatieve invloed op de luchtkwaliteit. Die na de opening van de Luikse Ring in 2001 als laatste obstakel met verkeerslichten overbleef voor automobilisten op weg naar het zuiden; de enige plek tussen Amsterdam en Marseille waar het verkeer dagelijks tot stilstand kwam. En die werknemers en weggebruikers in en om Maastricht ontelbaar veel files en vertragingen opleverde, waardoor de aantrekkingskracht van de stad voor bedrijvigheid in gevaar kwam. De Maastrichtse wethouder John Aarts, die zich gedurende drie periodes onvermoeibaar inzette voor de aanpak van de A2, vatte de optelsom van problemen kernachtig samen: ‘Mijn stad gaat kapot aan de A2.’ Geen wonder dan ook dat stad en regio in navolging van Aarts af wilden van de autoweg die de stad in tweeën spleet en buurten uit elkaar trok. De stad had altijd een voorkeur voor een tunnel, om een randweg door het waardevolle omringende landschap te voorkomen en om nieuwe kansen te scheppen voor gebiedsontwikkeling. In de eerste jaren na de eeuwwisseling was de politieke en bestuurlijke constellatie aanwezig om een plek te verwerven op de landelijke investeringsagenda. Stad en regio grepen hun kans en kregen een ondergrondse oplossing.

Inspiratie voor binnen- en buitenland

En zo begint het verhaal van de ondertunneling van de N2 in Maastricht, een verhaal dat uitgroeide tot een inspiratiebron voor vergelijkbare projecten in binnen- en buitenland. Een inspiratiebron omdat de stad vanaf het begin de tunnel niet zag als doel op zich, maar als middel om tegelijkertijd de vraagstukken op het gebied van mobiliteit en leefbaarheid aan te pakken. Om met één plan drie hogere doelen te bereiken: het helen van Maastricht-Oost, versterken van de relatie met de groene omgeving en verbeteren van het nationaal, regionaal en stedelijk verkeerssysteem. De tunnel van ruim twee kilometer



De ruim twintig meter diepe bouwput biedt een spectaculair uitzicht (2015).

filmpjes over wat daar precies gebeurde. Geïnteresseerden, waar ze ook vandaan kwamen, konden zich op tal van manieren informeren over het project. Een aanpak die haar vruchten afwierp. Terwijl een dergelijk omvangrijk project midden in de stad op andere plaatsen al snel een bron wordt van permanent chagrijn, ging Maastricht ‘haar’ tunnel omarmen. Het werd een project *vaan us* (van ons), waar de Maastrichtenaren *gruuts* (trots) op werden. Niet in het minst omdat ze konden zien dat de stad en omgeving er door alle ingrepen – van de tunnel tot de nieuwe fietsverbindingen en openbare ruimten – op vooruit zouden gaan.

A2 Maastricht kan daarom niet anders dan als een succesvol project worden bestempeld. Het succes is niet onopgemerkt gebleven. Nogal wat mensen die aan A2 Maastricht werkten, zwermen als adviseur uit naar andere en vergelijkbare projecten in binnen- en buitenland, zoals de aanpak van de ring in Antwerpen. Wethouder Aarts spreekt van de Gouden Eeuw van Maastricht, in hoge mate mogelijk gemaakt door A2 Maastricht. En het project won in 2017 de Schreudersprijs, de Nederlandse vakprijs voor een bijzondere prestatie op het gebied van ondergronds bouwen. De Stichting A.M. Schreuders reikt de prijs eens in de twee jaar uit. Uit het juryrapport: *‘Het project A2 Maastricht is zonder twijfel een groot en omvangrijk project en raakt de kern van de stad Maastricht. Met de ondertunneling van de A2 in Maastricht is een einde gekomen aan een groot knelpunt in het rijkswegennet en is tevens een sterke verbetering van de leefbaarheid van de stad gerealiseerd. Het project is inventief door het idee van de aannemer door de tunnel te stapelen. Zo creëerde men meer capaciteit dan het referentieontwerp tegen dezelfde prijs! De jury roemt het project voor het getoonde lef. De tunnel is voor alle soorten verkeer toegankelijk. De bouw is technisch hoogstaand uitgevoerd in een moeilijke ondergrond waarbij risicobeheersing voorop stond. In een respectievelijk korte tijd zijn de vele benodigde vergunningen verkregen. Tevens was er veel aandacht voor een goede communicatie met de omgeving. Dit project zal een voorbeeld zijn voor andere steden en de ondergrondse optie op de kaart zetten.’*

In dit boek

Dit boek vertelt het verhaal van A2 Maastricht. Het verhaal van een project waarvan in ieder geval het infrastructurele deel zonder budgetoverschrijding voor de deelnemende overheden werd gerealiseerd en ook nog eens op tijd klaar was. Het is een verhaal van mensen die een gezamenlijk doel hadden en die, zoals projectdirecteur Louis Prompers het treffend omschrijft, ‘verliefd raakten op het project.’ Deze 86 mensen komen in dit boek uitgebreid aan het woord in 37 interviews, in de functie waarin ze bij het ter perse gaan van dit boek in februari 2018 bij A2 Maastricht waren of zijn betrokken.



De eens zo statige President Rooseveltlaan is verworden tot een ‘verkeersriool’ (2004).

Naast de *usual suspects* als de bestuurders en bedenkers van het plan komt ook de pastoor van de kerk aan het woord en de mensen die een aantal jaren aan de verschillende onderdelen van A2 Maastricht werkten. En verder nog vele anderen die zich om wat voor reden dan ook sterk met het project verbonden voel(d)en.

Behalve interviews bevat het boek ook een chronologisch overzicht van de mijlpalen in A2 Maastricht, verteld aan de hand van beelden. Maar we beginnen met het ‘grote verhaal’, het overzicht dat duidelijk maakt wat A2 Maastricht tot zo’n bijzonder project maakt. Ook al ging ook hier een en ander mis. De overwonnen hobbels worden in dit boek niet onder het tapijt geveegd. Als het open verhaal gedurende het hele project voorop stond, moet dat ook gebeuren in de afsluitende geschiedschrijving.

De geschiedschrijving over A2 Maastricht wordt gecompleteerd met de nieuwe kenniswebsite www.a2maastrichtmodel.nl. Hierop is alle gedetailleerde informatie te vinden over de vele onderwerpen die in dit boek aan de orde komen. Daarnaast is het project vastgelegd in een documentaire; ook te bekijken via de nieuwe website.

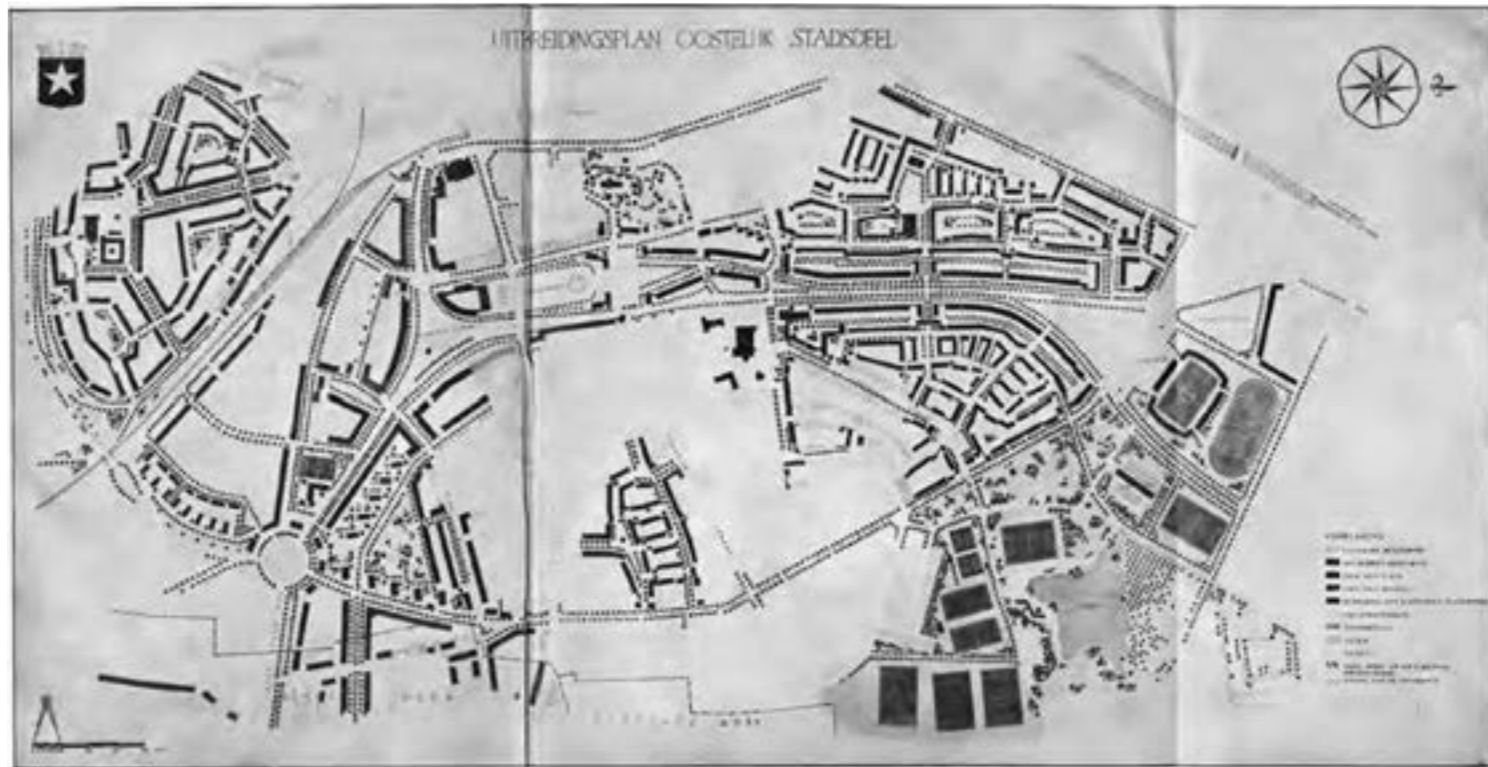
2 Historie en aanloop

Van vooraanstaande woonlocatie tot 'Berlijnse muur'

De stadstraverse in Maastricht ontstond in 1959. De snelweg, waarvan het laatste deel tot Maastricht toen nog rijksweg 75 heette, eindigde voordien bij een rotonde aan de Geusselt. Van daar af liep een tweebaansweg, de President Rooseveltlaan, verder naar het zuiden van de stad. Deze laan werd verbreed en heropend op 10 oktober 1959 als vierbaans autoweg. De nieuwe stadstraverse, plaatselijk officieel de N2 geheten, sloot aan de zuidkant van Maastricht aan op de Akersteenweg. Er was toentertijd nog geen verdere snelwegverbinding met Eijsden en Luik. Deze ontstond midden jaren zeventig. Aan het eind van de jaren zeventig werd de rotonde bij de Geusselt vervangen door een kruising met verkeerslichten. In de jaren negentig werd de A2 voltooid als ononderbroken noord-zuid verbinding, met een totale lengte van 217 km. Ononderbroken met één uitzondering in het zuiden: de N2-stadstraverse in Maastricht, met zes verkeerslichten.

De verbrede President Rooseveltlaan was de ruggengraat van het door stadsarchitect Frans Dingemans ontworpen uitbreidingsplan voor Oost-Maastricht. In 1959 werd de laan bebouwd met langs liggende strokenbouw met voor die tijd luxe portiek-etageflats. Het was een vooraanstaande en aantrekkelijke locatie om te wonen, destijds een voorbeeldproject voor Nederland. Verder naar het zuiden ontwierp dezelfde Dingemans de in 1948 voltooide Gemeenteflat, de eerste hoogbouwflat in Maastricht. De flat, die in 2009 de status van Rijksmonument kreeg, was aanvankelijk bedoeld voor alleenstaande en gescheiden ouders met kinderen. Hij bood voor die tijd een ongekend wooncomfort met een lift, centrale verwarming en vuilstortkokers.

Het 'Uitbreidingsplan Oostelijk Stadsdeel' van stadsarchitect Dingemans uit de jaren vijftig.



In 1963 markeert een rotonde de stadsentree bij Geusselt.

Langs de A2 laait in 1983 een golf van protesten op tegen de bouw van een geluidswal, die zelfs vergeleken wordt met de Berlijnse muur.



Wat ooit een aantrekkelijke stadsboulevard en woonplek was, groeide daarna echter uit tot een verkeersriool, een soort Berlijnse muur die de stad Maastricht in tweeën hakte. Niet voor niets zegt de Maastrichtse wethouder John Aarts in dit boek dat zijn stad 'kapot ging aan de A2'. De ontwikkeling van de snelweg tot belangrijkste noord-zuidverbinding in Nederland en toegangsweg tot België en Frankrijk deed de hoeveelheid verkeer explosief toenemen. De automobiliteit groeide in een tempo dat Dingemans bij het maken van zijn uitbreidingsplan nooit had kunnen voorzien. In 2009 reden er per etmaal tussen de Geusselt en het Europaplein circa 45.000 auto's over de N2. Volgens berekeningen zouden dat er in 2025 zo'n 75.000 zijn. Een alsmaar zwaarder wordende barrière die Maastricht-Oost afsneed van de rest van de stad. De aan weerszijden van de stadstraverse liggende A2-wijken hadden zwaar te lijden onder het lawaai, de onveilige verkeerssituaties en de ongezonde concentraties van fijnstof en stikstofdioxide. Met name Wittevrouwenveld en Wyckerpoort-Noord en Wyckerpoort-Zuid, ooit gebouwd als parochiewijken voor een doorsnee van de bevolking, kwijnden weg en kregen een steeds eenzijdiger sociale structuur. Voor Maastricht en haar politieke leiders was het duidelijk: om van de stad weer één organisch geheel te maken en de A2-wijken een nieuwe toekomst te geven, moest het verkeersriool weg.

Werkbezoek van minister Karla Peijs aan A2 Maastricht in 2004. Ze wordt ontvangen door burgemeester Gerd Leers en Louis Prompers, destijds directeur Stadsontwikkeling, Economie en Beheer van de gemeente Maastricht.

Zicht op Maastricht in het Maasdal vanaf de Kruisberg met de bijbehorende sluiproutes richting Meerssen (2005).



Het bestuurlijk-politieke spel

Plannen om de situatie rond de N2 te veranderen, waren er al betrekkelijk snel na de opening van de stadstraverse in 1959. Vanaf 1979 voerde Rijkswaterstaat al een tracéstudie uit en ook de gemeente Maastricht maakte meerdere plannen. Het was daarom een grote tegenvaller dat het Rijk eind 1998 liet weten voorlopig geen middelen te hebben voor de aanpak van de A2 in Maastricht. Een jaar later volgde het bericht dat A2 Maastricht terug op de landelijke agenda kon komen door de status te verwerven van pilotproject met een PPS-constructie, een publiek-private samenwerking. Maar hoe krijg je dat voor elkaar, in een uithoek van het land die alleen daardoor al in politiek Den Haag weinig gevoel van urgentie oproept? En dan ook nog eens met de integrale oplossing die je zelf als de beste beschouwt? Een oplossing waarin ondertunneling ‘slechts’ het middel is om in één aanpak zowel de mobiliteit als leefbaarheid aan te pakken?

Er was, zoals projectdirecteur Louis Prompers het omschrijft, ‘een combinatie van een goed strategisch inhoudelijk verhaal, slim politiek gemanoeuvrere, improviseren, bestuurlijke moed en enig geluk’ voor nodig om het Rijk te overtuigen om mee te denken over de beste oplossing voor Maastricht en regio en daar ook budget voor vrij te maken. Wethouder John Aarts liet zich door het afserveren van de A2 eind 1998 niet uit het veld slaan. Hij vertelt in dit boek wat hij deed om de A2 terug op de landelijke agenda te krijgen. Een belangrijke rol hierin speelde het rapport ‘Maastricht raakt de weg kwijt’ uit juli 2002, een gezamenlijke studie van de gemeente Maastricht en de Provincie Limburg, in samenwerking met de gemeente Meerssen en de directie Limburg van Rijkswaterstaat. Dit beschrijft wat ondertunneling van de N2 concreet zou betekenen. Wat het zou kosten, hoeveel woningen daarvoor gesloopt moesten worden, welke kansen het zou bieden voor de stad en de aangrenzende wijken, wat het voor gevolgen zou hebben voor de luchtkwaliteit, verkeersveiligheid en geluidhinder, hoe de A2 verknoopt kon worden met de A79 om de verkeersoverlast in de gemeente Meerssen te verkleinen, hoe de potentie van inschakeling van marktpartijen kon worden benut, etc. Het rapport gaf Maastricht een ‘goed verhaal’ richting het Rijk. De gemeente had inmiddels ook laten weten bereid te zijn zelf honderd miljoen gulden te investeren in de ondertunneling. Het geld was beschikbaar gekomen uit de verkoop van het gemeentelijk nutsbedrijf en de voormalige erfpachtgronden aan de woningcorporaties. Ook de Provincie Limburg gaf aan financieel te willen bijdragen. Maastricht en de provincie lieten daarmee zien ook zelf (financiële) verantwoordelijkheid te willen dragen voor de o zo gewenste aanpak van de N2/A2.

Ook de aanstelling van Gerd Leers tot burgemeester van Maastricht in februari 2002 gaf een duw richting aanpak van de N2/A2. Leers zat voordien voor het CDA twaalf jaar in de Tweede Kamer, waar hij lid was van de vaste Kamercommissie voor Verkeer en Waterstaat. Hij wist hoe de hazen in Den Haag lopen, hoe je er voor kunt zorgen dat je project niet alleen politiek wordt gedragen, maar ook in het landelijke investeringsprogramma komt. Het resulteerde in een eerste Bestuursovereenkomst op 15 januari 2003, met demissionair minister van Verkeer en Waterstaat Roelf de Boer uit het kabinet-Balkenende I. Mede-ondertekenaars waren de gemeenten Maastricht en Meerssen en de Provincie Limburg. Januari 2003 was ook de maand van de Tweede Kamerverkiezingen op 22 januari. Het gemeentebestuur van Maastricht daagde alle lijsttrekkers die in de stad campagne kwamen voeren uit om iets te zeggen over de problematiek rond de A2. Iedereen zei uiteraard dat er iets aan moest gebeuren en die uitspraken werden vastgelegd op video, een idee van Wim Ortjens, destijds woordvoerder van burgemeester Leers en thans directeur communicatie van de gemeente Maastricht. Toen het kabinet-Balkenende II vervolgens fors moest bezuinigen en de aanpak van de A2 in Maastricht dreigde te schrapen, kwam de stad hierop terug. Burgemeester Gerd Leers confronteerde zijn partijgenoot en premier Jan Peter Balkenende, onder meer via het achttien-journaal, met zijn op film vastgelegde beloftes. In dit boek vertelt hij dat er aan de A2-aanpak ‘bloed moest komen’.

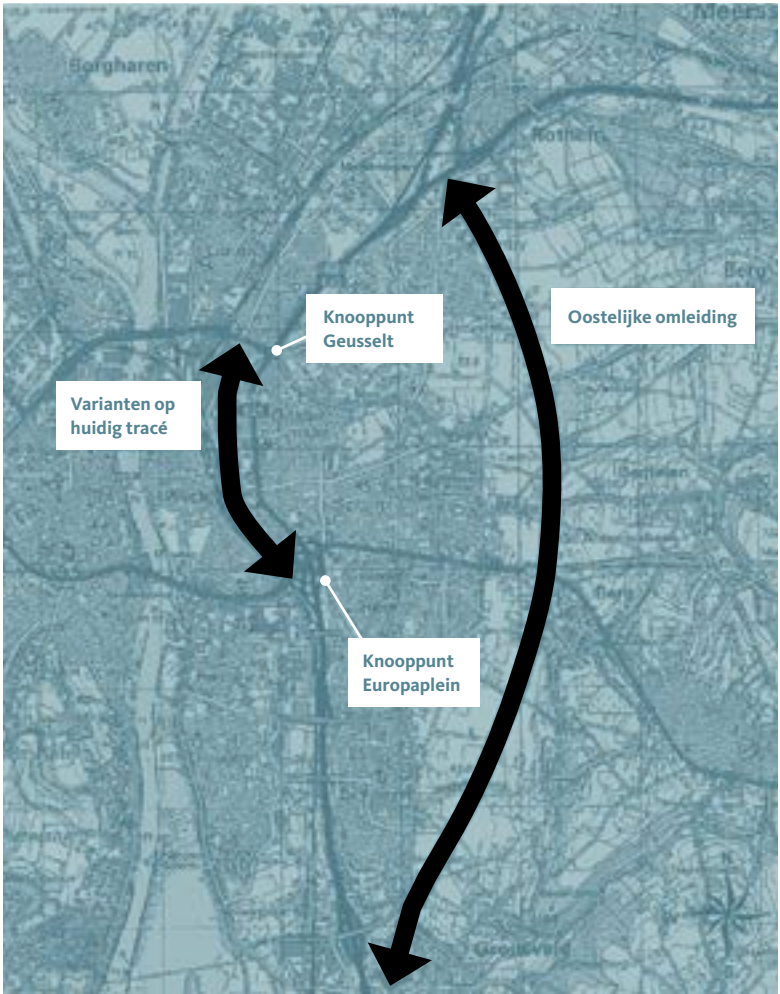


Auto's razen over A2/N2 langs de Gemeenteflat (2004).

‘Ik had geleerd dat je alleen iets gedaan krijgt als jouw probleem ook een probleem voor Den Haag wordt. Het moet ook daar pijn doen. Dat lukte onder meer met die video’s.’ Met zijn in keurig bestuurlijk Nederland ongebruikelijke actie kreeg Leers de ‘A2 Passage Maastricht’ opnieuw en nu definitief op de landelijke investeringsagenda. De gemeente Maastricht werkte intussen de met ‘Maastricht raakt de weg kwijt’ ingeslagen richting verder uit met onder meer een marktverkenning in september 2003 onder potentiële deelnemers aan een aanbesteding van het project. Zo kreeg ook de door Rijkswaterstaat gewenste publiek-private samenwerking meer inhoud.

De door Maastricht georganiseerde politieke druk en het verder uitgewerkte ‘goede verhaal’ over de ondertunneling als onderdeel van een integrale aanpak leidden uiteindelijk tot de ondertekening op 22 februari 2006 van een aanvulling op de eerste Bestuurs-overeenkomst uit 2003. De ondertunneling was er eindelijk door. Een paar maanden later volgde op 29 juni de ondertekening van de definitieve Samenwerkingsovereenkomst, waarna de voorbereidingen van het werk daadwerkelijk konden beginnen. Het is vooral in deze laatste maanden dat bij de voortgang ook enig geluk kwam kijken. Het kabinet-Balkenende II werd gevormd door CDA, VVD en D66. Het roer op het ministerie van Verkeer en Waterstaat was in handen van CDA-minister Karla Peijs. Het was Peijs die Maastricht steunde in de voorkeur voor een dermate robuuste oplossing dat een oostelijke randweg nooit meer nodig zou zijn. De onverwacht snelle aftakeling van de stadstraverse van een voorbeeldproject in 1959 tot een verkeersriool decennia later gold daarbij als schrikbeeld. De plannen voor de A2-tunnel in Maastricht voorzagen aanvankelijk in 2 × 3 rijbanen, in welke vorm dan ook (boven- en/of ondergronds). Peijs onderschreef de wens van Maastricht om te gaan voor 2 × 4. Daarmee opende ze de mogelijkheid voor de latere oplossing van de tweelaagse tunnel met 2 × 2 rijstroken op beide tunnelniveaus.

Linksom, rechtsom, of onder Maastricht door. Fasering van de MER in twee stappen zorgt voor een effectieve trechtering in het alternatievenonderzoek voor de ombouw van de autoweg (N2) tot auto-snelweg (A2).



Geluk was er ook op de dag van ondertekening van de Samenwerkingsovereenkomst. Een gezelschap trok vanuit Maastricht met de bus naar Den Haag, maar het was allerminst zeker dat er getekend zou worden. De Tweede Kamer debatteerde met de voltallige regering over de kwestie Ayaan Hirsi Ali. De oppositie diende een motie van afkeuring in tegen minister Rita Verdonk. Toen de regering aangaf geen reden te zien Verdonk te vervangen, trok D66 zich uit het kabinet terug. Gelukkig was Peijs nog voordat dit gebeurde uit de Kamer weggelopen om haar handtekening te zetten onder de Samenwerkingsovereenkomst. ‘Ik wist niet wat er anders zou gebeuren. En ik wilde ook tekenen omdat Maastricht er al jaren op zat te wachten.’ Anderhalf uur later viel inderdaad het kabinet. Zonder de overeenkomst was er wellicht maanden vertraging ontstaan. *Saved by the bell.*

Waarom een tunnel en geen randweg?

In bestuurlijk Nederland is het bij een dergelijk groot infrastructureel project gebruikelijk en procedureel ook verplicht om meerdere alternatieven te onderzoeken. Ondanks dat eerdere studies van Rijkswaterstaat al een voorkeur lieten zien voor een oplossing op het bestaande tracé, werden na de eerste Bestuursovereenkomst uit 2003 de varianten opnieuw onderzocht en vergeleken in de startnotitie voor de Tracé-/MER-procedure. De klassieke aanpak van een verkeersprobleem zoals dat in Maastricht is het maken van een randweg. Voor wegbeheerder Rijkswaterstaat de goedkoopste oplossing met het voor de doorstroming gewenste effect. Alle andere grote Nederlandse steden hebben dan ook een randweg. In Maastricht zelf waren er genoeg voorstanders voor te vinden, de bewoners van de (te slopen) flats langs de President Rooseveltlaan voorop. De gemeente Maastricht wilde echter liever geen randweg. De stad baseert haar ontwikkeling al decennialang op het principe van de compacte stad in een weids landschap. Uitbreidingen vinden zo veel mogelijk plaats op binnenstedelijke locaties. Het Céramique-terrein en Belvédère zijn

daarvan in het oog springende voorbeelden. Maastricht heeft zich op deze manier min of meer organisch kunnen ontwikkelen, waarbij nieuwe projecten zoveel mogelijk aansluiten op de bestaande identiteit van een gebied, dan wel deze identiteit herstellen. Een randweg zou aanleiding kunnen vormen voor een uitwaaiëring van de stad die deze organische strategie in gevaar kon brengen. Aan de westkant van de stad was het aanleggen van een randweg bovendien te gecompliceerd, omdat hij dan twee keer de Maas zou passeren en dwars door de Pietersberg moest. Aan de oostkant was een randweg weliswaar eenvoudiger te maken, maar hier ligt van oudsher richting het Limburgse Heuvelland een aantrekkelijk terrassenlandschap. Veel Maastrichtenaars maken graag gebruik van dit groene buitengebied. Met een randweg zou dit definitief verloren gaan. Bovendien zou een oostelijke randweg leiden tot veel meer verkeer in de aangrenzende wijken vanuit de binnenstad van Maastricht. De problemen rond luchtkwaliteit, geluidhinder en verkeersveiligheid zouden zich dan verspreiden over een groter gebied. Want ook de stadstraverse zelf zou bij een randweg veel lokaal verkeer blijven verwerken.

Naast een randweg circuleerden in de diverse studies vóór en na de eerste Bestuurs-overeenkomst nog drie andere oplossingen voor de aanpak van de N2: een tunnel met tolheffing, de 'Luikse variant' (één rijbaan gaat via onderdoorgangen onder de kruisingen door en kan zo blijven doorstromen, via de tweede rijbaan slaan automobilisten links- of rechtsaf de stad in) en een verdiepte open bak. De twee laatste varianten hadden als grote nadeel dat ze de stad niet tot één geheel maakten. Oost en west bleven gescheiden. Maastricht had daarom al snel een grote voorkeur voor de ombouw van de N2 tot een ondertunnelde snelweg. En met haar 'goede verhaal' en de bereidheid ook zelf fors te investeren, slaagde de stad er na veel vijven en zessen in hiervoor steun te krijgen van Rijkswaterstaat, als wegbeheerder van de A2 de belangrijkste schakel in het proces en grootste financier van de ondertunneling.

Een plan met de markt

Wat gedurende de hele aanloop naar de Samenwerkingsovereenkomst uit 2006 een grote rol speelde, is dat de gemeente Maastricht, haar regionale partners Provincie Limburg en de gemeente Meerssen en de landelijke partner Rijkswaterstaat in hun gedachten over de inschakeling van marktpartijen op één lijn zaten. Toenmalig directeur-generaal van Rijkswaterstaat, wijlen Bert Keijts, hanteerde als uitgangspunt 'de markt tenzij'. Dat sloot aan op het 'Maastrichtse Model' van publiek-private samenwerking, waarbij private partijen vanaf het begin worden betrokken om samen met de overheid plannen te ontwikkelen. Met de door Maastricht voorgestane bredere aanpak van mobiliteit en leefbaarheid lag er voor Rijkswaterstaat bovendien een kans zich anders te profileren dan als louter wegenbouwer. A2 Maastricht bood de mogelijkheid mee te werken aan een gezamenlijk plan dat iets betekende voor stad en regio en waarin een optimum kon worden bereikt tussen mobiliteit, bereikbaarheid en leefbaarheid. Drie zaken waarbij de bal in een klassieke aanpak bij drie afzonderlijke partijen ligt: de mobiliteit bij het Rijk, de bereikbaarheid van de stad bij de provincie, de leefbaarheid in de stad bij de gemeente. In het project A2 Maastricht sloegen deze partijen hun handen ineen.

Een dagelijks terugkerend beeld richting Geusselt (2004).



Innovatieve aanpak

De tunnel als middel

De bij A2 Maastricht gevolgde aanpak had als consequentie dat de gemeente Maastricht de tunnel weliswaar als enige oplossing zag, maar tegelijkertijd niet als doel beschouwde maar als middel. Maastricht wilde de opgave benaderen als een maatschappelijke opgave, niet als 'enge' verkeersopgave. Zoals gezegd gingen de partners van Maastricht in deze benadering mee.

De maatschappelijke opgave rond de N2 bestond uit meerdere vraagstukken die in de aanpak tegelijkertijd zouden moeten worden opgelost. De belangrijkste waren:

- verbeteren van de leefbaarheid voor de omwonenden van de stadstraverse, door het verbeteren van de luchtkwaliteit en verkeersveiligheid en het verminderen van de geluidhinder;
- bevorderen van de mobiliteit en doorstroming van het verkeer door stad en regio;
- vergroten van het economisch perspectief van de regio Zuid-Limburg door het verbeteren van de bereikbaarheid, zowel voor de stad Maastricht als voor Beatrixhaven, het enige bedrijventerrein in Maastricht voor industrie in de zwaarste categorie;
- creëren van nieuwe kansen voor de wijken en buurten rond de N2;
- helen van Maastricht-Oost;
- terugdringen van het sluipverkeer in de gemeente Meerssen, door het aan elkaar verknoopen van de A2 en A79 en het aanleggen van een aparte verbindingsweg van de twee snelwegen naar bedrijventerrein Beatrixhaven.

De integraliteit van A2 Maastricht
(uit Ambitiedocument 2007).



De totaalaanpak voor mobiliteit en leefbaarheid is ook toegepast bij de aanleg van een tunnel in Madrid en Boston.



Het oplossen van deze vraagstukken in één aanpak kon alleen lukken met een integrale benadering met één plan voor de mobiliteit en de leefbaarheid. Eén plan dus voor Stad en Snelweg, voor gebiedsontwikkeling en infrastructuur. Een integrale benadering die internationaal ook is toegepast bij de projecten Madrid Rio, Paris Rive Gauche en Big Dig (Boston). Ziehier de basis voor het nationaal en internationaal onderscheidende karakter van A2 Maastricht, dat zich voortzet in de samenwerking tussen de publieke partijen.

Samenwerking tussen publieke opdrachtgevers

Bij A2 Maastricht waren en zijn vier publieke partijen betrokken:

- Rijkswaterstaat, als beheerder van het (inter)nationale wegennet en dus ook van de (rijks)snelweg A2;
- gemeente Maastricht, vanwege de grote betekenis van de N2/A2 voor de stad;
- Provincie Limburg, vanwege de ontsluiting van het bedrijventerrein Beatrixhaven en de regionale woningbouwopgave;
- gemeente Meerssen, vanwege het belang bij de verknoping van A2 en A79 en een andere ontsluiting van bedrijventerrein Beatrixhaven.

De klassieke aanpak was geweest: ieder zijn eigen klusje. Het Rijk betaalt de snelweg, de provincie de ontsluiting van Beatrixhaven, Maastricht de aansluitingen in de stad en Meerssen de aanpassingen aan het lokale wegennet na de verknoping van A2 en A79. De vier partijen hebben bij A2 Maastricht vanaf het begin een andere weg gekozen. Gelet op de integrale opgave wilde men vanuit de samenhang der dingen werken. Deze insteek had gevolgen voor de financiële afspraken en de projectorganisatie. Over de financiën spraken de partijen af met een gezamenlijk budget te werken en de risico's ('lief en leed') gezamenlijk te delen. Het budget zou voor 80% worden gevuld door het Rijk en voor 20% door de regio. Afspraak was verder dat nieuwe wensen gaandeweg de rit betaald zouden worden door de partij die deze inbracht.

Over de projectorganisatie werd afgesproken de opdrachtgeversrol over te dragen aan het gezamenlijke Projectbureau A2 Maastricht. Dit wordt bemenst door vertegenwoordigers uit de vier ambtelijke organisaties en daar waar nodig ingehuurd professionals. Het projectbureau had en heeft een vergaand mandaat om zelfstandig beslissingen te nemen. De formele besluitvorming ligt in handen van de Stuurgroep A2 Maastricht. Deze bewaakt de voortgang en bestaat uit directeuren en bestuurders van de vier deelnemende overheden. Ongeacht de omvang doet iedereen mee als gelijkwaardig partner, vertelt wethouder Guido Houben van Meerssen in dit boek. Maastricht is in de stuurgroep vertegenwoordigd door twee wethouders (van mobiliteit en stadsontwikkeling) en levert de voorzitter. Reden hiervoor is de grote rol van de gebiedsontwikkeling in het project. Een tak van sport waarvoor de gemeente Maastricht beter is uitgerust dan Rijkswaterstaat.



Op bezoek bij minister Karla Peijs voor het ondertekenen van de Samenwerkings-overeenkomst tussen Rijk, Provincie Limburg en gemeenten Maastricht en Meerssen (juni 2006).

Zo is een constructie opgetuigd waarin Rijk, regio en stad niet, zoals zo vaak gebeurt, met de ruggen naar elkaar staan maar met elkaar samenwerken. Een constructie die, zoals projectdirecteur Louis Prompers in dit boek zegt, een succes werd ‘dankzij een krachtig en consistent stads- en provinciaal bestuur en visionairs bij Rijkswaterstaat. En door voortdurend te blijven bouwen aan het onderling vertrouwen tussen die partijen.’

Financiën

De totale investering in A2 Maastricht bedraagt naar schatting € 1,2 miljard. Dit zijn de uitgaven aan de uitgevoerde infrastructurele werken en het nog te realiseren vastgoedprogramma in het nieuwe gebied langs de Groene Loper bovenop de tunnel, dat een periode mag beslaan tot en met 2026. Het gaat hierbij om circa duizend nieuwe woningen en maximaal 30.000 m² commercieel vastgoed (met maximaal 6.000 m² voor winkels en horeca). Het infrastructurele werk en het vastgoedprogramma zijn als één integraal project aanbesteed. Daarbij werden de gronden voor het vastgoedprogramma ‘om niet’ overgedragen aan de marktpartij, die daaraan zelf een waardering moest koppelen. Deze waarde konden ze vervolgens inzetten voor de financiering van de infrastructurele werken en het toevoegen van extra kwaliteit.

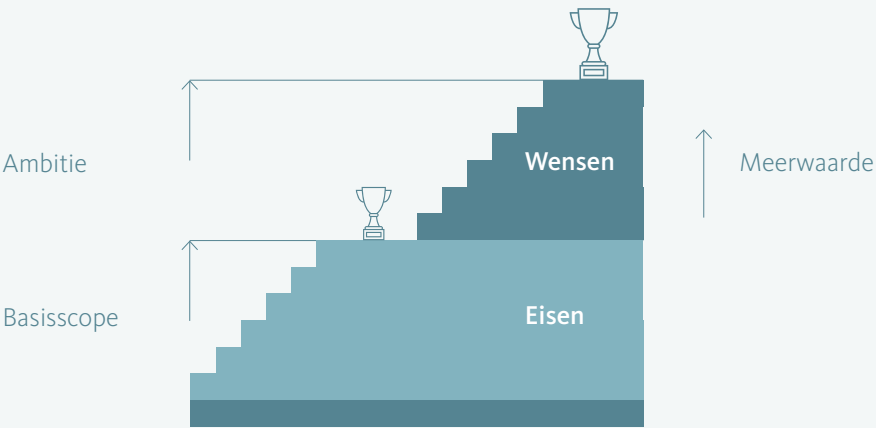
Voor de werkzaamheden in A2 Maastricht hebben de publieke overheden samen circa € 850 miljoen ingebracht. Dit was en is het taakstellend budget waarbinnen al het werk uiteindelijk moet zijn uitgevoerd. Zo’n € 575 miljoen ging naar aannemer Avenue2, de overige gelden waren bestemd voor de aankoop van de gronden en woningen die nodig waren om het project te kunnen uitvoeren, de projectorganisatie (uitvoering van de opdrachtgeversrol, communicatie, e.d.) en een risicopot om onvoorziene uitgaven op te vangen. De € 850 miljoen zijn als volgt bijeengebracht: Rijk € 680 miljoen, gemeente Maastricht € 95 miljoen, Provincie Limburg € 54 miljoen, gemeente Meerssen € 1 miljoen en TEN-T € 20 miljoen (dit is een Europese subsidie van het Trans-Europees Vervoersnetwerk). Het taakstellend budget van € 850 miljoen blijft binnen het kader van de financiële afspraken in de Samenwerkingsovereenkomst van juni 2006. Daarin was sprake van een gezamenlijk budget van € 631,3 miljoen (prijsspeil 2006). Het verschil tussen de twee bedragen heeft een aantal oorzaken.

- De jaarlijks inflatiecorrectie.
Wat vandaag € 10 kost, kost over tien jaar (veel) meer. Door de inflatie nemen de prijzen immers jaarlijks toe. Een jaarlijkse inflatie van gemiddeld boven 2% levert in tien jaar een verhoging op met grofweg een kwart. Op een budget van boven de € 600 miljoen heb je het dan over meer dan € 100 miljoen.
- Nieuw beleid tunnelveiligheid.
In juli 2013 is de Landelijke Tunnelstandaard (Wet aanvullende regels veiligheid weg-tunnels) ingevoerd. Dit had consequenties voor de voorzieningen in de tunnel.
- BTW-verhoging.
Op 1 oktober 2012 is de BTW in Nederland verhoogd van 19 naar 21%.
- De subsidie van TEN-T.
De integrale aanpak werd ook in Brussel gewaardeerd. Er kwam daardoor meer subsidie beschikbaar dan waar rekening mee was gehouden.
- Accijnsverhogingen op diesel.

Conclusie is dat het project A2 Maastricht binnen het vastgestelde budget is gerealiseerd. Dit heeft veel te maken met de gekozen aanbestedingsvorm *Design @ Construct* en het strakke risicomanagement in het project (zie verderop in dit hoofdstuk).

Aanbesteding: opgave

De klassieke aanpak bij een groot infrastructureel project is als volgt: de opdrachtgever stelt een gedetailleerd Programma van Eisen op, laat een ontwerp maken, schrijft op basis hiervan een bestek en nodigt in de aanbesteding marktpartijen uit een prijs in te dienen. Winnaar wordt de partij die de werkzaamheden voor de laagste prijs kan uitvoeren. Niet zelden ontstaan tijdens de uitvoering conflicten over meerwerk: de uitvoerende partij kan niet goed uit de voeten met voorschriften uit het bestek of heeft, al dan niet bewust, bepaalde kostenposten te krap gecalculeerd. Naarmate een project een omvangrijker opgave moet oplossen, komt het vaker voor dat bij de aanbesteding naast de prijs ook de kwaliteit als selectiecriteria gaan gelden. Selecteren alleen op basis van kwaliteit is daarentegen niet gebruikelijk in deze zwaar door financiële motieven gedreven tijden.



Aanbesteding bij A2 Maastricht: geen wedstrijd op prijs maar op kwaliteit.

Bij A2 Maastricht is juist wel alleen op kwaliteit geselecteerd. De wijze van aanbesteden was bovendien innovatief. De publieke opdrachtgevers legden in het Programma van Eisen vast waaraan het integrale plan minimaal moest voldoen (de ‘basisscope’, te beschouwen als de ‘basiseisen’ aan het plan):

- realiseren van een verkeerssysteem, bestaande uit:
 - de volledige verknoping van A2 en A79;
 - een verbindingsweg tussen de A2 en de A79 en bedrijventerrein Beatrixhaven;
 - optimaliseren van de verkeersfunctie van de Viaductweg (die de A2 verbindt met de Noorderbrug in Maastricht);
 - een tunnelpassage met 2 × 3 rijstroken plus doorlopende weefvakken en volledige aansluitingen op het kruispunt Geusselt en knooppunt Europaplein;
 - aanleg van een nieuwe bovengrondse Stadsboulevard ter plaatse van de bestaande A2-passage;
- realiseren van een vastgoedprogramma op diverse bouwlocaties langs de A2-passage en rond de stadsentrees Geusselt en Europaplein;
- het nemen van tijdelijke maatregelen om de doorstroming op de N2 en de bereikbaarheid van de stad en de buurten rond de stadstraverse gedurende de werkzaamheden te garanderen;
- overige zaken, zoals het doen van alle voorbereidende werkzaamheden om bovengenoemde ingrepen mogelijk te maken (denk bijvoorbeeld aan het verleggen van kabels en leidingen) en het verzorgen van de communicatie met de omgeving onder regie van het projectbureau.

Integraliteit / Synergie	
	Wens 1 Integraliteit / synergie van het totale plan
Kwaliteit integraal gebiedsontwerp	
Verkeersdoorstroming en bereikbaarheid	Wens 2 Robuust knooppunt A2/A79
	Wens 3 Optimalisatie verkeerssysteem
Stedenbouwkundige en landschappelijke kwaliteit	Wens 4 Programmatische kwaliteit
	Wens 6 Groene Landgoederenzone
	Wens 7 Uitbreiding Beatrixhaven
	Wens 8 Vormgeving stadsentree Geusselt
	Wens 9 Vormgeving omgeving Stadsboulevard
	Wens 10 Vormgeving stadsentree Europaplein
Milieu en leefbaarheid	Wens 5 Extra milieukwaliteit (lucht, geluid, energie)
Robuuste techniek	Wens 11 Toepassen robuuste technieken
Situatie tijdens uitvoering en bouwtijd	
Situatie tijdens uitvoering en bouwtijd	Wens 12 Verbeteren doorstroming en bereikbaarheid
	Wens 13 Verminderen bouw hinder voor omwonenden
	Wens 14 Snelle realisatie

Wensen voor het beste plan voor Stad en Snelweg (2007).

Plankaart voor ontwerp en realisatie van A2 Maastricht (2007).

Aanvullend aan het Programma van Eisen was er het Ambitiedocument ‘De vraag aan de markt’ uit april 2007. Dit had bij de start van de aanbesteding geen formele status, maar werd feitelijk het belangrijkste document in de aanbesteding. Hierin stonden de ambities van de opdrachtgevers: veertien wensen (te beschouwen als ‘functionele topeisen’) waaraan het ontwerp zou moeten voldoen. De belangrijkste was het realiseren van synergie en integraliteit (zie het schema). Deze wens telde in de beoordeling van de plannen dubbel. De deelnemers aan de aanbesteding mochten in hun plan gemotiveerd en met een andere (lees: betere) oplossing van de wensen afwijken. Daarnaast hadden ze alle ruimte om op eigen initiatief met verbeteringen te komen. Opvallend is verder dat het Ambitiedocument niet alleen vraagt om een integraal gebiedsontwerp, maar ook om een plan van aanpak voor de doorstroming van het verkeer en de beperking van de bouw hinder tijdens de bouw werkzaamheden.

In het Programma van Eisen en het Ambitiedocument was het plangebied nauwkeurig omschreven. Smal tussen kruispunt Geusselt en knooppunt Europaplein om de sloop van woningen zo veel mogelijk te voorkomen, breed buiten de knooppunten om ruimte te bieden aan goede verkeerskundige oplossingen en de verbinding van de stad met het omringende groene landschap. Voorwaarde was verder dat het plan tijdens de uitvoerings-fase zonder de medewerking van andere partijen kon worden uitgevoerd. Afspraken met bijvoorbeeld woningcorporaties over de overname van woningen moesten dus al tijdens de fase van aanbesteding worden gemaakt.



Het Ambitiedocument gaf niet aan hoe de beschreven wensen moesten worden opgelost. Er was sprake van *Design @ Construct*: de uitvoerende partij ontwerpt én voert uit. Het is een manier van werken die marktpartijen de mogelijkheid biedt hun ervaring bij de uitvoering mee te nemen in het maken van het plan. De gedachte is dat het projectbudget dan zo optimaal mogelijk kan worden besteed. Bij A2 Maastricht was een vastgesteld budget beschikbaar, met daarnaast de mogelijkheid om na voltooiing van de infrastructuurle werkzaamheden een vastgoedprogramma te realiseren. Het risico voor beide onderdelen van de opgave, infrastructuur en gebiedsontwikkeling, lag voor het overgrote deel bij de opdrachtnemer. Bij de toepassing van *Design @ Construct* lag dit destijds ook voor de hand: als je helemaal zelf een plan kunt maken, moet je ook de verantwoordelijkheid nemen om de risico's te dragen. Dik Bouman, tijdens de aanbesteding manager integrale planvorming voor het consortium Avenue2, spreekt in dit boek over een aanpak die getuigde van lef. 'We kregen van de opdrachtgever binnen een aantal kaders een grote vrijheid. Over die kaders was goed nagedacht. Het zat allemaal heel goed in elkaar en prikkelde enorm onze creativiteit.'



De onafhankelijke Gunningsadviescommissie aan het werk.

Aanbesteding: proces en resultaat

Naast het stimuleren van creativiteit bij de marktpartijen was er nog een factor die bij de aanbesteding van A2 Maastricht moest bijdragen aan het krijgen van een zo hoog mogelijke kwaliteit, namelijk de toepassing van wat in aanbestedingstermen de 'concurrentiegerichtte dialoog' heet. De drie deelnemers die in de selectie als laatste overbleven, hadden maandelijks overleg met het Projectbureau A2 Maastricht, om af te tasten of bepaalde oplossingen wel mogelijk waren. Manager planprocedures bij het projectbureau Jeroen Maas noemt het in dit boek 'een betrekkelijk schizofreen proces': 'Dan spraken we maandag met de eerste marktpartij, dinsdag met de tweede en woensdag met de derde. Wat je bij de een hoorde, mocht je op geen enkele wijze bij de ander laten doorklinken.' Naast het maandelijks overleg met het projectbureau hadden de marktpartijen tijdens de aanbesteding

eenmalig een ontmoeting met vertegenwoordigers van de buurten rond de A2 en het Maastrichtse bedrijfsleven (het A2-Buurtenplatform en A2-Bedrijvenplatform, zie elders in dit boek). Bijzonder was verder dat de marktpartijen aan het eind van de planfase hun plannen moesten presenteren aan het publiek. Ook hier golden strikte spelregels, om zo een gelijk speelveld te blijven garanderen. Bijzonder was ook de instelling van een externe Gunningsadviescommissie (GAC) die de ingediende plannen moest beoordelen. Deze bestond louter uit zwaargewichten, met oud-burgemeester van onder andere Enschede Jan Mans, verkeersspecialist Hans Blom, stedenbouwkundige en voormalig Rijksbouwmeester Jo Coenen, milieueconoom Wim Hafkamp, specialist ondergronds bouwen Bandi Horvat en toenmalig rijksadviseur voor het Landschap Dirk Sijmons. De boodschap was daarmee duidelijk: wie de aanbesteding van A2 Maastricht wilde winnen, moest zijn beste spelers inzetten en daarmee een topprestatie leveren. Dan nog was het echter de vraag of er in de markt wel belangstelling was om op het project in te schrijven. Die bleek er te zijn en de voorgenomen strategie werkte. Na het plaatsen van de advertentie voor de Europese aanbesteding van het project eind 2006 werden in maart 2007 vijf marktpartijen geselecteerd en uitgenodigd om een visie op hoofdlijnen te maken. In september 2007 werden drie daarvan verkozen om hun visie verder uit te werken in een totaalplan. Zij kregen daarvoor elk achteraf een bedrag van € 3 miljoen, op voorwaarde dat ze een geldige bieding hadden ingeleverd. De vergoeding was een tegemoetkoming in de kosten van het ontwerp en van tien specialistische onderzoeken naar onder meer Natuur, Water en Luchtkwaliteit. Omdat één deelnemer met het indienen van het definitieve

Zeer ongebruikelijk in de aanbestedingsprocedure is dat de drie deelnemende marktpartijen nog vóór de definitieve selectie hun plannen presenteren aan het publiek. Eind 2008 – begin 2009 kan iedereen in Maastricht en omgeving, gedurende negen weken, per plan commentaar leveren. Ook de pers volgt de presentaties en reacties op de voet.



plan ook aanvullende voorwaarden stelde, viel deze af en moest de GAC uiteindelijk twee plannen beoordelen. De commissie koos unaniem voor de Groene Loper van Avenue2. De Stuurgroep A2 Maastricht nam dit advies over.

Achteraf kan niet anders worden geconcludeerd dan dat deze wijze van aanbesteding heeft gewerkt: hij trok veel belangstelling van marktpartijen, de deelnemers aan de uiteindelijke selectie leverden een hoge kwaliteit en er kwamen plannen uit die ook nog eens verschillende oplossingen boden. Er kon dus worden gekozen uit plannen die elk méér boden dan wat de opdrachtgevers minimaal hadden gevraagd. Opvallend is verder dat na afloop van de procedure geen van de deelnemers protest heeft aangetekend tegen de gang van zaken of het verloop van de aanbesteding. Een teken dat het gelijke speelveld ondanks de toepassing van de concurrentiegerichtte dialoog, het overleg met het A2-Buurtenplatform en A2-Bedrijvenplatform en de consultatie van het publiek altijd goed is bewaakt. Leerpunt is wel, zo blijkt uit meerdere interviews in dit boek, dat de aanbesteding bij A2 Maastricht kostbaar en lang was voor de marktpartijen. Verder worden bij de risicoverdeling in toenemende mate vraagtekens geplaatst. Dit komt ook aan bod in het hoofdstuk 'Overwonnen hobbels'.



Bekendmaking beste plan voor Stad en Snelweg in juni 2009. Van links naar rechts: Wethouder Wim Hazeu (Maastricht), minister van Verkeer en Waterstaat Camiel Eurlings, projectdirecteur Avenue2 Frits van de Kerk, wethouder Luc Winants (Maastricht), wethouder Luc Volders (Meerssen), Gedeputeerde Bert Kersten, Hoofdingenieur-directeur Rijkswaterstaat Jean Luc Beguin, projectdirecteur A2 Maastricht Louis Prompers.

Links is de plankaart van de Groene Loper uit 2009 te zien waarop duidelijk wordt dat het meer omvat dan alleen een tunnel.



Winnaar: de Groene Loper

Het winnende plan de Groene Loper is gemaakt door het consortium Avenue2, bestaande uit Strukton Betonbouw, Strukton Bouw & Vastgoed, Ballast Nedam Infra en Ballast Nedam Ontwikkelingsmaatschappij. Avenue2 werd tijdens de aanbesteding ondersteund door onder andere West 8 Urban Design & Landscape Architecture, advies- en ingenieursbureau Arcadis, ontwikkelaar van gebiedsconcepten Concire, bouw- en veiligheidsadviesbureau dGmR en Bex*communicatie. Geestelijk vader van de Groene Loper is Edzo Bindels, landschapsarchitect en directeur van West 8. In dit boek vertelt hij dat hij het tracé bovenop de tunnel meerwaarde wilde geven. 'We wilden voorkomen dat het bovengrondse tracé precies de ondergrondse tunnel zou volgen, want dan voert hij slechts van de ene naar de andere tunnelmond, naar plekken waar niks te beleven valt.'

- Zo ontstond de Groene Loper. Avenue2 won er de aanbesteding mee, te danken aan vooral de volgende onderdelen van het plan:
- aanleg van een 'Groene Loper', een recreatief lint met veel bomen voor voetgangers en fietsers tussen de wijk Wyckerpoort-Zuid aan de zuidkant van de stad tot aan kasteel Vaeshartelt ten noorden van de stad. Deze route loopt onder meer over het oude tracé van de N2 bovenop de tunnel en verbindt voor het eerst de zuidkant van de stad met het groene buitengebied ten noorden van de stad;
 - aanleg van een tweelaagse tunnel met 2×4 rijstroken over een lengte van 2,3 kilometer. Hierdoor is een scheiding mogelijk tussen drie verkeersstromen: het doorgaande verkeer dat niet in Maastricht hoeft te zijn (afgewikkeld in de onderste tunnelbuis), het lokale en regionale verkeer voor Geusselt en Randwyck (bovenste tunnelbuis) en het bestemmingsverkeer (de bovengrondse Groene Loper). Avenue2 gebruikte de ruimte om van de voorwaarden af te wijken door hier met een beter plan te komen, mogelijk gemaakt door de grote verkeerscapaciteit van de tweelaagse tunnel;
 - tussen Geusselt en Europaplein heeft de Groene Loper het karakter van een 'parklaan' met twee gescheiden rijbanen; een rustige en sociaal veilige weg met aanzienlijk minder voertuigen dan waar in het Programma van Eisen om werd gevraagd. De oude N2 verwerkte 45.000 voertuigen per etmaal, het PvE vroeg om een stadsboulevard voor maximaal 15.000, de Groene Loper verwerkt naar verwachting maximaal 7.000 voertuigen per etmaal;
 - behoud van de Gemeenteflat aan het Koningsplein, een Rijksmonument waarvan het behoud in de aanbesteding niet verplicht was gesteld;
 - toevoeging van twee groen beboste stadsentrees: de Hertog van Brabant (bij de Geusselt) en de Prinsbisschop van Luik (Europaplein), een verwijzing naar de geschiedenis van Maastricht met twee 'heren';

Het winnende ontwerp de Groene Loper van Avenue2 met de eerste tweelaagse tunnel in Nederland en bovengronds een recreatieve verbinding voor voetgangers en fietsers vanuit het zuiden tot in het groene buitengebied ten noorden van de stad.



- verbinding van de Groene Loper met het Buitengoed Geul & Maas (voorheen de ‘Landgoederenzone’) via een markante voetgangers- en fietsersbrug over de A2, waarmee tevens een extra verbinding is ontstaan tussen de wijken Amby en Nazareth;
- goede bereikbaarheid tijdens de bouw met een tijdelijke N2 naast de bouwkuip. Het verkeer kon daardoor tijdens de werkzaamheden gewoon doorgaan, mede ook door regelmatige omleggingen van aansluitende wegen;
- extra verbetering van de luchtkwaliteit aan de uiteinden van de tweelaagse tunnel door onder andere het verspringen van de tunnelmonden.

Gecombineerde aanpak procedures

Voor de uitvoering van A2 Maastricht moesten drie wettelijke procedures worden doorlopen:

- de tracéprocedure met MER (Milieueffectrapportage) voor de ombouw van de N2-stadstraverse tot een snelweg in een tunnel, de verknoping van de A2 met de A79 en de aansluiting voor de nieuwe afslag naar bedrijventerrein Beatrixhaven;
- de bestemmingsplanprocedure voor de bovengrondse herinrichting;
- de aanbestedingsprocedure om aan marktpartijen te vragen een totaalplan te maken voor A2 Maastricht.

Een klassieke aanpak gaat als volgt: de opdrachtgever maakt een plan, dat na voltooiing van de tracéprocedure onherroepelijk wordt. Vervolgens wordt het tracé juridisch verankerd in het bestemmingsplan en vraagt de opdrachtgever in de aanbestedingsprocedure aan marktpartijen om een bieding te doen op het plan. De procedures worden daarbij na elkaar doorlopen. Bij A2 Maastricht is de tracéprocedure in tweeën gesplitst en onderbroken om pakweg halverwege eerst de aanbestedingsprocedure te doorlopen. Dit was nodig om gebruik te kunnen maken van de meest innovatieve kennis die destijds in de markt voorhanden was. Na het kiezen van het beste plan is de tracéprocedure voortgezet en afgerond. Parallel aan de tracéprocedure is de procedure doorlopen om twee bestemmingsplannen te maken. Het Tracébesluit en de twee bestemmingsplannen werden tegelijkertijd (op 30 november 2011) onherroepelijk. Door deze vervlechting van procedures heeft de



De President Rooseveltlaan voor de start van de voorbereidende werkzaamheden voor A2 Maastricht.

De eerste sloop langs de President Rooseveltlaan in 2011 om ruimte vrij te maken voor de tijdelijke autoweg die naast de bouwput voor de tunnel moet komen.



totale planprocedure, die begon met de startnotitie A2 Passage Maastricht in juni 2004, 7½ jaar geduurd. Opvallend aan de procedures bij A2 Maastricht is verder dat naast de drie formele inspraakmomenten (Startnotitie, ontwerp-bestemmingsplannen en ontwerp-Tracébesluit) nog vier vrijwillige, wettelijk niet verplichte consultatierondes zijn gehouden onder bewoners en andere belanghebbenden (zie onder ‘Communicatie en participatie’). De planprocedures voor A2 Maastricht zijn door deze werkwijze in de praktijk in drie fasen verdeeld (zie ook het schema in het interview met Jeroen Maas en Dik Bouman):

1. eerste fase wettelijke procedures (juni 2004 – eind 2006);
2. aanbestedingsprocedure (eind 2006 – juli 2009);
3. tweede fase wettelijke procedures (juli 2009 – november 2011).

Tot zover de feiten. Hoe moeten we die 7½ jaar waarderen en beoordelen? In ‘Nederland procedureland’ kan dit als zeer kort worden bestempeld. Alleen al de tracéprocedure duurt bij een dergelijk groot project al gauw zes jaar. Het invoegen van de aanbestedingsprocedure kostte enige tijd, die echter na afloop van de tracéprocedure dubbel en dik is terugverdiend omdat de uitvoerende partij toen al was geselecteerd. De bestemmingsplanprocedures hebben helemaal geen extra tijd gekost omdat deze parallel liepen met de tracéprocedure. Vandaar de 7½ jaar en, anders geteld, 10½ jaar tussen het ondertekenen van de Samenwerkingsovereenkomst en de ingebruikname van de tunnel. Ook dat laatste is voor Nederlandse begrippen snel. Daarnaast is er door de toepassing van *Design & Construct* en de selectie op kwaliteit een hoogwaardig plan ontstaan, met betere voorwaarden om binnen de afgesproken tijd te worden uitgevoerd. De opleverdatum in het contract is inderdaad gehaald, terwijl uitstel bij dit soort grote infrastructurele projecten eerder regel is dan uitzondering. Qua tijdsduur en planning is A2 Maastricht daarmee een geslaagd project gebleken.

Verwerving

Voor de uitvoering van het plan de Groene Loper zijn uiteindelijk in Maastricht-Oost 432 appartementen en woningen gesloopt en daarnaast nog ruim honderd garageboxen. De sloop was nodig voor de aanleg van de tijdelijke N2 naast de bouwkuip en/of de bovengrondse herinrichting en het vastgoedprogramma na voltooiing van de tunnel. De gemeente Maastricht is zeer vroeg, namelijk al in 2002, begonnen met de verwerving van de appartementen en woningen, eerst passief, later actief. Uitgangspunt was steeds dat de eigenaren maximaal schadeloos zouden worden gesteld, binnen de grenzen van de Onteigeningswet. Ze ontvingen dus de marktprijs voor hun woningen plus een vergoeding voor verhuizen en herinrichten. Ook een eventuele restschuld na verkoop kwam voor vergoeding in aanmerking. In zo'n tien jaar tijd (2002 - 2011) werd met zo'n 95% van de eigenaren overeenstemming bereikt en kon er worden overgegaan op 'minnelijke verwerving'. De laatste 23 eigenaren waren moeilijker te overreden. Uiteindelijk zijn vier eigenaren in juli 2012 na een uitspraak van de Rechtbank Maastricht daadwerkelijk onteigend. Hun cassatieberoep daartegen is op 29 maart 2013 door de Hoge Raad verworpen. Volgens de hoogste rechtsinstantie in Nederland was de onteigeningsprocedure bij A2 Maastricht zorgvuldig doorlopen.

Het gemeentebestuur van Maastricht liet in 2011 jurist Pieter Revermann van het Juridisch en Bestuurlijk Adviescentrum in Amsterdam als onafhankelijke expert onderzoek doen naar de verwerving en onteigening bij A2 Maastricht. Aanleiding waren persoonlijke gesprekken met eigenaren van de betrokken appartementen. Velen van hen woonden er al decennia met veel plezier. In hun beleving ondervonden ze daarbij ook geen noemenswaardige overlast van de N2. Revermann concludeerde niettemin dat de gemeente zowel in juridisch als maatschappelijk opzicht juist had gehandeld, dat wil zeggen binnen de kaders van de wet en conform de beginselen van behoorlijk bestuur. Het rapport is te vinden op de kenniswebsite www.azmaastrichtmodel.nl.

Risicobeheersing en Best for Project

Op 7 oktober 2009 tekenden het ministerie voor Verkeer en Waterstaat en de gemeente Maastricht (namens de vier opdrachtgevers) met Avenue2 het contract voor de uitvoering van het project A2 Maastricht op basis van het plan de Groene Loper. Het contract noemde als opleverdatum voor de verkeerskundige onderdelen van het plan 16 december 2016. Bijzonder is dat naast het contract ook meteen de beginselen werden vastgesteld van waaruit zou worden samengewerkt.

De opdrachtgever is na de ondertekening dan ook niet achterover gaan leunen. Destijds was dat wel redelijk gebruikelijk. In de bouwwereld heet dit het 'Bahama model': de opdrachtgever houdt grote afstand, alsof hij in een exotisch oord verkeert. Bij A2 Maastricht zijn opdrachtgever en opdrachtnemer vanaf dag één nauw met elkaar gaan samenwerken. Projectbureau A2 Maastricht en Avenue2 zaten in hetzelfde kantoorgebouw bij voetbalstadion Geusselt, elk op een eigen verdieping.

Er was wekelijks overleg tussen de directies en managers. Doel was de risico's van het project vanaf het begin zo strak mogelijk te beheersen. Wekelijks deelden de directies en managers met elkaar alles waar ze onrustige nachten van kregen, of dat nu feiten waren of onderbuikgevoelens. Wat heb je gehoord op de werkvloer? Welke problemen zie je over een paar weken aankomen? Wat kunnen wij doen om jou te helpen bij wat je tegenkomt? Hoe kunnen we de risico's pro-actief zodanig beheersen dat iedereen zich er prettig bij voelt, zonder dat dit afbreuk doet aan de wederzijdse verdeling van de verantwoordelijkheden? Hoe kunnen we te allen tijde voorkomen dat de bouw vertraging oploopt, om zo onnodig door- en oplopende kosten te voorkomen? Het zijn allemaal vragen die bespreekbaar werden gemaakt vanuit de *Best for Project*-gedachte, die bij de uitvoering van A2 Maastricht altijd centraal stond. Uitgangspunt in de samenwerking tussen opdrachtgever en opdrachtnemer was steeds om te zoeken naar de beste oplossing voor het project.



Op 9 april 2017 is het zover: weg is de snelweg. De tijdelijke N2 wordt voorgoed afgesloten en de extra Sibematunnel bij het Europaplein wordt in gebruik genomen. De fietstunnel is een initiatief van de Fietzersbond en de wijk Heer, ondersteund door het A2-Buurtplatform.

Dit sloot conflicten niet uit, maar deze werden 'uitgevochten' in de directiekamers en gingen niet naar buiten. Naar de werkvloer werd een sfeer van rust, toewijding en vertrouwen uitgestraald. Zo bleef iedereen steeds samenwerken aan één doel.

Om dit in de dagelijkse praktijk van de uitvoering te vergemakkelijken, werden van tevoren duidelijke afspraken gemaakt over hoe om te gaan met onvoorziene zaken:

- in de Samenwerkingsovereenkomst was al opgenomen dat ingebrachte extra wensen die overduidelijk afkomstig zijn van één (overheids)partij ook door die partij worden betaald;
- alle partijen (publiek en privaat) dragen risico en spannen zich in om de risico's pro-actief te beheersen. Daarbij worden de risico's neergelegd bij de partij die daarvoor vanuit wet- en regelgeving verantwoordelijk is of die er het best mee uit de voeten kan. Zo lag het risico van het stilleggen van de bouw bij bijzondere archeologische vondsten bij de opdrachtgever. Het normale bouwrisico lag zoals eerder vermeld bij Avenue2;
- voor kleinere, onvoorziene extra werkzaamheden waarvan de aanleiding minder duidelijk is, werd een aparte pot ingericht van € 4 miljoen. Projectbureau en Avenue2 vulden dit 'weerstandsfonds' op 50/50-basis uit de eigen potten onvoorzien. Reden hiervoor was het specifieke karakter van A2 Maastricht, waarin gebiedsontwikkeling en infrastructuur werden gecombineerd. Er konden daardoor in de praktijk 'grijze gevallen' ontstaan waarvoor nog geen beproefde oplossingen, laat staan jurisprudentie bestonden. Met grijs wordt hier bedoeld werkzaamheden waarvan de primair verantwoordelijke – opdrachtgever of opdrachtnemer – niet direct was aan te wijzen. Door hiervoor een apart fonds in te richten, werden potentiële juridische geschillen in de kiem gesmoord en kon de bouw doorgaan.

Het 'weerstandsfonds' is uiteindelijk volledig opgesoupeerd, door de optelsom van vele kleine uitgaven.

Een tweelaagse tunnel

De tunnel van Maastricht is gegraven en niet geboord. Het alternatief van een geboorde tunnel trok bij de afweging van de verschillende alternatieven de nodige belangstelling, zeker bij de buurten direct aan de N2 en de eigenaren van de appartementen aan de President Rooseveltlaan. Bij boren was het namelijk niet nodig geweest om woningen te slopen. Ook zou het verkeer bovengronds door kunnen rijden op de bestaande weg en zou er geen hinder zijn van bouwwerkzaamheden voor de direct omwonenden. De bouw hinder zou zich wel verplaatsen naar de zone van de toeritten naar de tunnel, ten noorden van het kruispunt Geusselt en ten zuiden van het knooppunt Europaplein.

Een geboorde tunnel zou echter ook grote nadelen hebben. Om te beginnen zou hij veel dieper liggen dan een gegraven tunnel. Boren is alleen mogelijk op een diepte van minimaal de diameter van de geboorde tunnelbuis, om het instorten van de deklaag boven de tunnelbuis te voorkomen. De bovenkant van de A2-tunnel ligt nu anderhalve meter onder het maaiveld. Bij een geboorde tunnel was dat minimaal een meter of vijftien geweest. Dat had betekend dat de toeritten respectievelijk een stuk noordelijker en zuidelijker naar beneden moesten en daardoor veel langer zouden worden. Onderzoek wees uit dat de toeritten samen net zo lang zouden worden als de huidige tunnel, om het voor vrachtwagens mogelijk te maken weer op een normale manier uit de diepere tunnel omhoog te komen. Daarvoor mag de hellingshoek namelijk niet groter zijn dan 4%.

De kostenverhoging door de langere toeritten zou het financiële voordeel van boren ver te boven gaan. Ook was het in deze oplossing niet mogelijk geweest om vanuit de tunnel afslagen te maken bij Geusselt en Europaplein. De tunnel zou dan alleen geschikt zijn voor het doorgaande verkeer, niet voor het lokale en regionale verkeer. De N2 op het maaiveld zou een zwaar belaste verkeersweg blijven. De problemen rond veiligheid, bereikbaarheid, luchtkwaliteit en geluidhinder voor de omringende buurten en de barrièrewerking tussen Maastricht-Oost en Maastricht-West waren dan niet wezenlijk kleiner geworden.

Een geboorde tunnel werd daarom bij de weging van de alternatieven terzijde geschoven. De tunnel zou worden uitgegraven. Van de drie consortia die meededen aan de aanbesteding kwamen er twee met een tweelaagse tunnel geschikt voor personenauto's én vrachtwagens, een oplossing die bij een snelweg van deze omvang nog niet eerder in West-Europa was toegepast. Bas van Aart, destijds ontwerpmanager bij Avenue2/Strukton, vertelt in dit boek dat hij het idee van twee lagen bijna in een *split second* kreeg. Het was om drie redenen een goede oplossing. Ten eerste was dit voor het Maastrichtse verkeerssysteem beter dan de in het Programma van Eisen gevraagde oplossing van een horizontale tunnel met twee buizen. Een tweelaagse tunnel maakte het mogelijk de verkeersstromen optimaal te scheiden. Tweede reden was dat de gegraven bouwkuip smaller kon blijven. In de smalle strook van het plangebied, waarin bovendien het verkeer over een tijdelijke N2 moest blijven doorrijden, was dat grote winst. Op het overgrote deel van het tracé kon nu in een open bak worden gewerkt. Alleen bij de Koningsresidentie (in Maastricht beter bekend als de 'ANWB-flat'), waar het tracé op zijn smalst was, moest een wanden-dakconstructie worden gemaakt (een soort tafel), om daaronder de bouwput uit te graven. Alles bij elkaar een goedkopere en eenvoudigere oplossing dan een volledig overdekte tunnelbouw. Derde reden was dat er bovengronds meer ruimte ontstond voor gebiedsontwikkeling. Het is niet toegestaan om bovenop een tunnel vastgoed te bouwen. Met een smallere tweelaagse tunnel ontstaat dus meer ruimte.



Tussen de Koningsresidentie, beter bekend als de ANWB-flat, en de Gemeenteflat is het tracé erg smal, daarom wordt een wanden-dakconstructie gebouwd. Op het dak ligt de tijdelijke weg. Onder het dak wordt de tunnel uitgegraven (2013).

Graven in een 'spons'

De bouwput van A2 Maastricht is vanaf twee kanten uitgegraven. De graafploeg werd daarbij op de hielen gezeten door de betonploeg, die eveneens vanaf twee kanten de tunnelbak stortte in stukken ('tunnelmoten') van 24 meter. Dat gebeurde met wat in het jargon de 'tunnelbouwtreinen' heetten. Geen echte treinen uiteraard, maar een efficiënte aanpak van de betonstort met een vaste volgorde. Belangrijkste uitdaging daarbij was, zo vertellen hoofduitvoerder Jim Mc Connell en hoofdwerkvoorbereider Joris Beerepoot van Avenue2 in dit boek, om in het soms zeer krappe bouwterrein 'het beton en stalen vlechtwerk op het juiste moment in de juiste volgorde op de juiste plaats te krijgen'. Desondanks lukte het en zo ontmoetten de twee tunneltreinen elkaar op 12 december 2014 bij moot 67, ter hoogte van de Lourdeskerk. Daar werd het laatste beton gestort. Tussen de start van de graafwerkzaamheden en de voltooiing van de tunnelbak lagen ongeveer drie jaar. Daarna stortte Avenue2 in de tunnelbak de wanden en de tussenvloer tussen de onderste en bovenste tunnelbuis. Toen dit klaar was, begon het aanbrengen van alle installaties: de veiligheidssystemen, verkeersinstallaties, hulppostkasten, e.d. Tot slot was er de uitvoerige testfase om te controleren of alle systemen goed werkten en of de betrokken veiligheidsorganisaties goed voorbereid waren op de ingebruikname van de tunnel.

In de nacht van 15 op 16 december 2016 gaan de slagbomen open. Van links naar rechts: Minister van Infrastructuur en Milieu Melanie Schultz van Haegen, burgemeester Annemarie Penn-te Strake van Maastricht, Louis Prompers, directeur Projectbureau A2 Maastricht, Theo Bovens, Gouverneur Provincie Limburg, Jannita Robberse, HID Zuid-Nederland Rijkswaterstaat, Jan Hendrik Dronkers, directeur-generaal Rijkswaterstaat, Bauke Lobbzoo, directeur infra van bouwer Avenue2, Guido Houben, wethouder uit Meerssen, John Aarts, wethouder uit Maastricht en voorzitter van de Stuurgroep A2 Maastricht.



Na de testfase is de tunnel, inmiddels omgedoopt tot de ‘Koning Willem-Alexandertunnel’, in de nacht van 15 op 16 december tijdens de ‘#nachtd4buizen’ in gebruik genomen. Daarmee voldeed Avenue2 tot op de dag nauwkeurig aan de in het contract opgenomen opleverdatum. Na de ingebruikname van de tunnel is Avenue2 bovengronds doorgegaan met het voltooiën van het nieuwe verkeerssysteem en de inrichting van het openbaar gebied van de Groene Loper tussen Geusselt en Europaplein. Deze werkzaamheden zijn afgerond in de eerste helft van 2018. Tegelijkertijd is gestart met de voorbereidingen van de realisering van het vastgoedprogramma.

Tijdens de hele tunnelbouw stelde vooral het uitgraven van de bouwput, vlak voor de tunnel-bouwtrein uit, Avenue2 voor de nodige uitdagingen. De bouwput was op z’n diepst ruim twintig meter. Vanaf twaalf meter onder het maaiveld begon de ondergrond te bestaan uit mergel, een poreus gesteente dat als een spons water opneemt en doorlaat. Daarnaast lagen er keiharde vuursteenlagen in de ondergrond. Bij de start van de werkzaamheden was er in Nederland geen ervaring met het bouwen van een tunnel in de mergel. Niemand wist met zekerheid te voorspellen hoe de bouwput zou reageren op de graafwerkzaamheden. Was het wel mogelijk de bouwput droog te houden? Zou door het uitgraven van de mergel en het wegpompen van het water de druk op de zijkanten van de bouwput niet snel te groot worden, met risico op instorten? En was het mogelijk om in de mergel überhaupt een tunnel te leggen, of moest deze worden gefundeerd op diepere lagen?

Om greep te krijgen op de materie, besloot de directie van Avenue2 om vanaf het begin de *observational method* toe te passen, waarmee de veranderingen in de bouwput continu werden bijgehouden. Drie zaken werden gemonitord: de grondwaterstanden, de eventuele vervorming van de damwanden van de bouwput en de zijwaartse druk op de damwanden vanuit de grond buiten de bouwput. Daarnaast lieten het projectbureau en Avenue2 de nodige extra onderzoeken doen om de stevigheid van de mergel te testen. Monitoring en onderzoeken lieten zien dat het grondwater met alleen diepbemaling niet overal uit de bouwput kon worden gehouden. Om te voorkomen dat de gravers in het water moesten werken, werd daarom besloten naast de diepbemaling ook oppervlaktebemaling toe te passen. Zoals geohydroloog Bjorn Vink van Projectbureau A2 Maastricht en *site engineer* Eduard van Herk van Avenue2 in dit boek vertellen: ‘In deze bouwput moesten we voortdurend spelen met water.’ Verder bleek uit de onderzoeken dat de mergel stevig genoeg was om als fundament te dienen voor de tunnelbak. Het was wel nodig om op de mergelbodem van de bouwput een laag grind aan te brengen, om daarop droog de betonnen vloer van de tunnel te kunnen storten.



Om ruimte vrij te maken voor een volgende stap in de wanden-dakconstructie wordt de autoweg richting westen, richting ANWB-flat (links op de foto) verlegd. Ook het kruispunt aan de Scharnerweg (onderaan de foto) wordt omgebouwd (2012).

Door de toepassing van de *observational method* konden de gravers snel inspelen op mogelijke problemen, waardoor de bouw nooit hoefde te worden stilgelegd. Ook was er zekerheid dat de veiligheid in de bouwput bij geen enkel incident in gevaar kwam. Ondanks deze duidelijke voordelen wordt de *observational method* in de Nederlandse bouw zelden of nooit toegepast. Het is een kostenverhogende factor waarvan op voorhand niet valt te zeggen of de kosten worden terugverdiend gedurende de werkzaamheden. Vanuit de *Best for Project*-gedachte en met de onzekerheid rond het bouwen in de mergel was het bij A2 Maastricht logisch om de methode wel toe te passen.

Het verkeer stroomt door

Bij de voorbereidingen voor A2 Maastricht leefde in de stad de grote angst dat Maastricht tijdelijk onbereikbaar zou zijn. De vertegenwoordigers van het A2-Bedrijvenplatform spraken hun zorgen uit tijdens hun ontmoeting met de marktpartijen in de aanbestedingsfase. In dit boek zeggen ze hierover: ‘We waren bang dat de stad een aantal jaren op slot zou gaan. Dan ben je daarna met een mooie tunnel wel uitstekend bereikbaar, maar hebben veel ondernemers intussen het loodje gelegd.’ Dit schrikbeeld is nooit uitgekomen. Avenue2 maakte een tijdelijke N2 waarop het verkeer kon blijven doorstromen, misschien zelfs iets sneller dan voorheen door de vermindering van het aantal verkeerslichten. Deze N2 kon gedurende het grootste deel van de periode maar op twee plekken worden bereikt, bij kruispunt Geusselt en knooppunt Europaplein. Automobilisten werden met name bij het Europaplein regelmatig geconfronteerd met gewijzigde op- en afritten, omdat op de oorspronkelijke plek verder werd gewerkt naar de definitieve situatie toe. Lastig voor de oriëntatie bij tijd en wijle, maar noodzakelijk om de doorstroming van het verkeer te blijven garanderen.

De aanleg van de tijdelijke N2 was een puzzel in het smalle bouwgebied. Het lukte Avenue2 door de weg iets naar het westen richting de Maas te leggen. Zo kon aan de oostkant, vlak langs de tijdelijke N2, de bouwput worden uitgegraven en een tijdelijke bouwweg worden aangelegd. Dit was alleen niet mogelijk ter hoogte van de Koningsresidentie (de ‘ANWB-flat’), waar het tracé te smal was voor bouwput én N2. Daarom is de tijdelijke N2 hier via de eerdergenoemde wanden-dakconstructie gedeeltelijk over de bouwput heen gelegd. Vanaf de tijdelijke N2 kon gedurende de tunnelwerkzaamheden tussen Geusselt en Europaplein nergens links- of rechtsaf worden geslagen. Er was geen ruimte om hiervoor opstelstroken te maken. Afslaan was evenmin mogelijk vanaf de weinige dwarsverbindingen over de tijdelijke N2, de Scharnerweg en de Voltastraat. Beide verbindingswegen tussen het oosten en de binnenstad van Maastricht waren een koude kruising. Dat niet iedereen zich hieraan hield, leidde regelmatig tot onveilige situaties en ergernis bij voetgangers, fietsers en medeautomobilisten. Tot grote ongelukken heeft dit echter nooit geleid.

Nog een factor die bijdroeg aan het behoud van de bereikbaarheid van Maastricht was de oprichting in 2009 van het programmabureau Maastricht Bereikbaar door de gemeente Maastricht, Rijkswaterstaat Limburg, Provincie Limburg, Projectbureau A2 Maastricht, Kamer van Koophandel Limburg en A2-Bedrijvenplatform. Doel van dit initiatief was het opvangen van de verwachte autonome groei van de mobiliteit in de periode 2010-2016. Zonder ingrijpen zou het aantal autokilometers in deze jaren met in totaal 10% toenemen, een risicofactor van jewelste in de o zo kwetsbare situatie met de tijdelijke N2. Daarnaast vonden de initiatiefnemers dat er te hoge verwachtingen leefden over de situatie na ondertunneling, alsof de bereikbaarheid van Maastricht dan meteen voor eeuwig gegarandeerd zou zijn. Om de bereikbaarheid tijdens en na de tunnelwerkzaamheden te bevorderen, nam het programmabureau van Maastricht Bereikbaar twaalf maatregelen, alle gericht op een betere spreiding van het autoverkeer in Maastricht gedurende de dag en het stimuleren van het gebruik van de fiets of het openbaar vervoer. Programmadirecteur van Maastricht Bereikbaar Katya Ivanova en Denis Florack, directeur van het facilitair bedrijf van het Maastricht Universitair Medisch Centrum, noemen A2 Maastricht en Maastricht Bereikbaar in dit boek ‘tweelingbroertjes die er samen voor zorgen dat Maastricht nog steeds een heel draaglijke spits heeft.’ Ook tijdens de bouw van de tunnel is het schrikbeeld van een onbereikbaar Maastricht niet uitgekomen. Er waren niet noemenswaardig meer files, de N2 stroomde door zoals voorheen en Maastrichtenaars konden nog steeds van oost naar west. Senior beleidsmedewerker mobiliteit en milieu Ferry Wahls van de gemeente Maastricht noemt het in dit boek het resultaat van vier slimme dingen: slim bouwen en faseren, slim regelen, slim reizen en slim communiceren.

Helemaal vlekkeloos ging het natuurlijk toch niet. Naast de bovengenoemde problemen van de koude kruising bij de Scharnerweg moesten veel fietsers en voetgangers een tijdelijke, voor sommigen steile, voetgangersbrug (met fietsgoot) beklimmen en afdalen en zich regelmatig aanpassen aan de opnieuw gewijzigde verkeerssituaties. Min of meer ‘slachtoffer’ waren ook de bewoners van de schuin op de A2 liggende flats bij kruispunt Geusselt. De tijdelijke weg lag opeens dicht bij hun woning, soms tot op een paar meter van het balkon. In overleg met de verhuurder, woningcorporatie Woonpunt, zijn de acht meest getroffen bewoners tijdelijk verhuisd naar een andere plek.



120 meter lang, 15 meter breed en 3.500 ton zwaar: dat is het nieuwe viaduct A2/A79.

Totaal verkeerssysteem

De Koning Willem-Alexandertunnel is weliswaar het grootste, maar uiteindelijk toch ‘maar’ één van de in totaal 22 zogeheten ‘kunstwerken’ die zijn gemaakt in A2 Maastricht. De opgave was immers het ontwerpen en maken van een nieuw en compleet verkeerssysteem, waarin meerdere verkeersproblemen in en rond Maastricht tegelijk moesten worden opgelost: ondertunnelen van de A2, verknopen van de A2 en A79, een nieuwe verbinding maken tussen A2 en A79 en bedrijventerrein Beatrixhaven, optimaliseren van de Viaductweg richting Noorderbrug en binnenstad en het aanleggen van een stadsboulevard bovenop de tunnel. Dit als ware het een stekkerdoos, waarop alle bestaande wegen direct buiten het plangebied soepel konden worden ingeplugd. De kunstwerken van A2 Maastricht zijn er in alle soorten en maten, van fietstunnel tot ecoducten en -duikers en *fly-overs*. Het lastigste kunstwerk was het Noorderpoortviaduct over de Meerssenerweg. Hier moest worden gewerkt op een terrein van postzegelformaat, met een grote hoeveelheid kabels en leidingen in de grond, vlakbij de gasrotonde van tegelfabriek Mosa, met als voorwaarde dat het verkeer moest blijven doorstromen. Een complexe puzzel die volgens projectleider kunstwerken Berry Ramaekers van Avenue2 om een slimme doordachte oplossing vroeg. Het lukte met het hergebruik van een constructie die eerder was toegepast bij de aanleg van het meest spectaculaire kunstwerk, de *fly-over* van de A2 over de A79. Deze werd vlak bij de definitieve plek opgebouwd, en daarna op zijn bestemming ingereden. Het ‘vliegend viaduct’ werd het dan ook door de pers genoemd, vertelt Berry in dit boek. ‘Het inrijden vergde een minutieuze voorbereiding en was in Nederland slechts één keer eerder gedaan. Voor het verplaatsen van het 3.500 ton zware brugdek van 120 meter lang en 15 meter breed hadden we karretjes nodig die van over de hele wereld moesten komen. Een waanzinnig gaaf project, vooral omdat het echt vanuit de *Best for Project*-gedachte werd opgezet: welke oplossing is het beste voor het project?’

Vanwege het gebrek aan ruimte en om het Buitengoed Geul & Maas te sparen, moest de verknoping van de A2 en A79 op een zeer compacte manier worden opgelost. De oplossing bleek een primeur voor Nederland: geen verknoping van twee snelwegen via het gebruikelijke klaverblad, maar een slimme vervlechting van afslagen en toeritten op een beperkt oppervlak. Met onverwachte rijrichtingen en zwenkingen die op de automobilist soms onlogisch overkomen, maar iedereen wel altijd brengen naar waar ze moeten zijn. Deze manier van verknopen spaart niet alleen ruimte en natuur, maar beperkt ook het verharde oppervlak, wat bijdraagt aan het tegengaan van de gevolgen van de klimaatverandering.

Nog een primeur voor Nederland was dat bij A2 Maastricht al vanaf 2006 verkeersveiligheidsaudits werden uitgevoerd. Verantwoordelijk hiervoor was Zoran Kenjic. Hij was vanuit Rijkswaterstaat gedetacheerd bij het projectbureau. Vanaf 2010 schakelde Kenjic ook verkeerspsychologen in. In dit boek vertelt hij waarom: 'Als je maatwerk moet toepassen, is het lastig de beste oplossing te bepalen. Daarom besloten we dit gedragskundig te bekijken en steeds aan psychologen te vragen: welke oplossing is vanuit de gebruiker bezien de beste oplossing?' Zowel de audits als de verkeerspsychologen zijn tegenwoordig gemeengoed bij grote infrastructurele projecten; de audits zijn sinds 2010 verplicht gesteld door de Europese Commissie.



In de topjaren van de bouw zijn drie A2-Stewards in de wijken actief. Zij geven uitleg, luisteren naar vragen en lossen naar mogelijkheid direct ter plekke klachten op (2012-2015).

Regionale werkgelegenheid

Voor de uitvoering van A2 Maastricht heeft Avenue2, conform de wens van de opdrachtgevers, waar mogelijk gebruik gemaakt van lokale en regionale bedrijven. In 2013 en 2014 waren circa honderd bedrijven uit Maastricht en de regio als onderaannemer actief voor Avenue2. De totale omzet bedroeg in deze 'topjaren' 35 miljoen euro per jaar. Daarnaast was er de A2-School, een samenwerkingsverband tussen de gemeente Maastricht, het UWV en de sociale werkvoorziening. De school was actief vanaf 2011 en sloot haar denkbeeldige deuren eind 2015. Doel was jongere en oudere mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt weer aan het werk te helpen en leerlingen van beroepsopleidingen een hoogwaardige stageplek te bieden. Het beste resultaat werd behaald in 2013. Toen leverde de A2-School 115 fte aan mensen die in verschillende functies aan A2 Maastricht werkten, van bouwplaatsmedewerker tot schoonmaker,

administratief medewerker, beveiligers en A2-Steward. In dit boek vertellen Peter Mommers, Huub Giesbertz en Jean-Pierre Menten over hun werk als A2-Steward. Twee van hen kwamen via de A2-School weer aan het werk. En na hun afscheid in 2015 stroomden ze alle drie door naar ander werk.

Veiligheid

Veiligheid is een belangrijk thema bij een groot infrastructureel project als A2 Maastricht, zowel tijdens de aanleg als na de ingebruikname. Volgens de statistiek vallen er bij een project van deze omvang tijdens de werkzaamheden 2,7 doden, gebaseerd op 1 dode per een x-bedrag van de aanneemsom. Bij A2 Maastricht is geen enkel ernstig ongeval gebeurd, laat staan een dode gevallen. Bauke Lobbezoo, voorzitter van de projectdirectie van Avenue2, vertelt in dit boek dat de veiligheid gedurende het werk altijd veel aandacht kreeg. Om te beginnen door vooraf steeds goed na te denken hoe specifieke werkzaamheden zo veilig mogelijk konden worden georganiseerd. Daarnaast zit het volgens hem ook in kleine dingen. 'Je begint met strakke procedures, maar daar red je het in de praktijk niet mee. Onze veiligheidsmensen hebben regelmatig, als ze ergens iets zagen dat niet klopte, het werk op die plek vijf of tien minuten stilgelegd. Jongens, kijk eens wat hier gebeurt.

Pastoor Mattie Jeukens van de Lourdeskerk plaatst een Heilige Barbara in de bouwput bij de wanden-dakconstructie naast de ANWB-flat (2013).



Ik zie iemand zonder gordel. Jij loopt er naast, waarom zeg je daar niks van? Je wilt toch dat ook hij veilig thuis komt?' Daarnaast wijst Bauke Lobbezoo ook op de rol van Sint-Barbara. In dit boek vertelt pastoor Mattie Jeukens van de Lourdeskerk dat deze patroonheilige voor de mijnwerkers waakte over de veiligheid van met name de tunnelgravers. In mei 2013 plaatste hij in de bouwkuip vlakbij de Koningsresidentie in een klein nisje een gezegend Barbarabeeldje. 'Ik kan me wel voorstellen dat je, als je iedere dag met je graafmachine dat beeldje passeert, beseft dat je speelt met het leven van mensen en dus moet oppassen', aldus Vincent Grummer, technisch medewerker van de kerk.

De veiligheid speelde ook een belangrijke rol bij het beheer van de tijdelijke N2. Dat er minder verkeerslichten waren dan voorheen, kwam de veiligheid ten goede. Maar het bestaan van tijdelijke 'koude kruisingen' leidde met name bij de Scharnerweg, een belangrijke oost-westverbinding in Maastricht, geregeld tot problemen. Ondanks dat het niet mocht, bleven veel automobilisten, vooral Belgische en Franse die de weg niet kenden, hier links- of rechts afslaan. De wegbeheerders (Rijkswaterstaat en de gemeente Maastricht) zetten regelmatig verkeersregelaars in en lieten motoragenten patrouilleren om te voorkomen dat dit gebeurde. Mede hierdoor zijn er ter plekke geen ernstige ongelukken gebeurd, al bleven de omwonenden de situatie onveilig vinden.

Verkeers- en TunnelTechnische Installaties (VTI)

In de A2-tunnel in Maastricht is een groot aantal Verkeers- en TunnelTechnische Installaties (VTI) opgenomen. De aanleg hiervan vond plaats in 2015 en 2016 en groeide uit tot de moeilijkste fase in het project. Tunnelinstallaties zijn op zich al gecompliceerd. Bij A2 Maastricht was het extra complex vanwege de invoering van de landelijke Tunnelstandaard halverwege het project en het wegvallen van Imtech, het bedrijf dat de VTI zou aanleggen. In dit boek vertellen de VTI-teams van het Projectbureau A2 Maastricht en Avenue2 over het spannende verloop van dit onderdeel van A2 Maastricht en de grote moeite die het kostte om de tunnel toch, 'met stomend en kokend water', open te krijgen. Belangrijk hiervoor waren de persoonlijke interventie van Strukton-baas Gerard Sanderink om de aansturing van de installatiesoftware naar zich toe te trekken en het besluit van het projectbureau om bij de VTI zeer intensief met Avenue2 te gaan samenwerken. Door de perikelen rond de VTI liep de testfase van de installaties uit, waardoor ook het opleiden en oefenen van de organisaties die nodig zijn voor een veilig gebruik van de

tunnel steeds verder opschoof. Het *Ready to Operate*-team (RTO), waarin opdrachtgever, aannemer, wegbeheerder Rijkswaterstaat, gemeente Maastricht en de hulpdiensten met elkaar samenwerkten, was hiervoor verantwoordelijk. Het RTO-team was destijds een weinig voorkomende stap in een tunnelproject. Het startte al in november 2013, leidde 850 mensen op en organiseerde in de tunnel twaalf gezamenlijke oefeningen. De uitloop van het testen en oefenen zette de planning van A2 Maastricht zwaar onder druk. Het eerder gewonnen half jaar door de inzet van twee 'tunnelbouwtreinen' in plaats van één ging verloren. Het Projectbureau A2 Maastricht en de Stuurgroep A2 Maastricht communiceerden daarbij steeds, tot een paar weken vóór de ingebruikname, dat er geen concessies zouden worden gedaan aan het uitgangspunt 'kwaliteit, veiligheid en zorgvuldigheid gaan boven snelheid'. Liever een robuust functionerende tunnel opleveren dan de afgesproken datum van 16 december 2016 halen. Dat dit toch is gelukt, is volgens alle betrokkenen te danken aan de goede samenwerking, flexibiliteit en een maximale inzet van elkaars kennis en kunde. Twee maanden later konden hiervan al de vruchten worden geplukt. Tunnelbeheerder Rijkswaterstaat liet in februari 2017 weten dat alle voorbereidingen hadden geloond. De ruim vijftig installaties en de bediening daarvan functioneerden goed en 'kinderziektes' waren uitbleven. Een mooie prestatie in 'tunnelland.'

Luchtkwaliteit

De luchtkwaliteit heeft in A2 Maastricht veel aandacht gekregen, onder meer door de inspanningen van de Maastrichtse actiegroep Klaor Loch. Deze eiste een oplossing voor de volgens haar te verwachten te hoge concentraties van fijnstof en stikstofdioxide bij de tunnelmonden. Klaor Loch lanceerde het initiatief filterdetunnel.nl en hield de uitstoot van het bouwverkeer in de gaten. Het ontwerp van A2 Maastricht bevat diverse energieneutrale maatregelen die de luchtkwaliteit ten goede komen en er voor zorgen dat de wettelijke grenswaarden van stoffen niet worden overschreden. Dat werd al berekend in de Milieueffectrapportage (MER) bij de startnotitie voor de tracéprocedure. Voorbeelden zijn de langere tunnel van 2,3 km (waardoor de tunnelmonden in een meer open gebied liggen en niet tussen de bebouwing), het verdwijnen van stoplichten, de verdiept liggende wegen richting de tunnel, de verspringende tunnelmonden en de nieuwe verbindingsweg van A2/A79 naar bedrijventerrein Beatrixhaven. Bijkomende maatregelen, zoals een energieverbruikend filtersysteem in de tunnel, zijn daarom niet nodig geacht, ook vanwege het gebrek aan bewezen technieken. Voor de fijnstofconcentraties wordt bovendien op meerdere plekken al verwacht dat deze uitkomen binnen de strengere uitstootnormen van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO).

De partijen in Maastricht houden tegelijkertijd de vinger aan de pols, onder meer in het Platform Luchtkwaliteit. Daarin werkt de gemeente samen met vertegenwoordigers van ondernemersverenigingen, burgerpartijen, milieugroepen, de taxibranche, parkeerbedrijf Q-Park, de GGD Zuid-Limburg en openbaar vervoerbedrijf Arriva. Het platform buigt zich onder meer over de gegevens van de meetstations vlak bij de noordelijke tunnelmonden en halverwege het tunneltracé. In 2018 waren de gemeente Maastricht en de Provincie Limburg in overleg over het plaatsen van een nieuw station bij de zuidelijke tunnelmonden. Daarnaast hangen op meer dan 60 locaties in Maastricht, ook bij de tunnel, buisjes die een indicatie geven van de luchtkwaliteit. Van rijkswege wordt de luchtkwaliteit bewaakt via het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). De resultaten worden via internet gepubliceerd: www.luchtmeetnet-maastricht.nl, www.luchtmeetnet-limburg.nl en www.nsl-monitoring.nl.

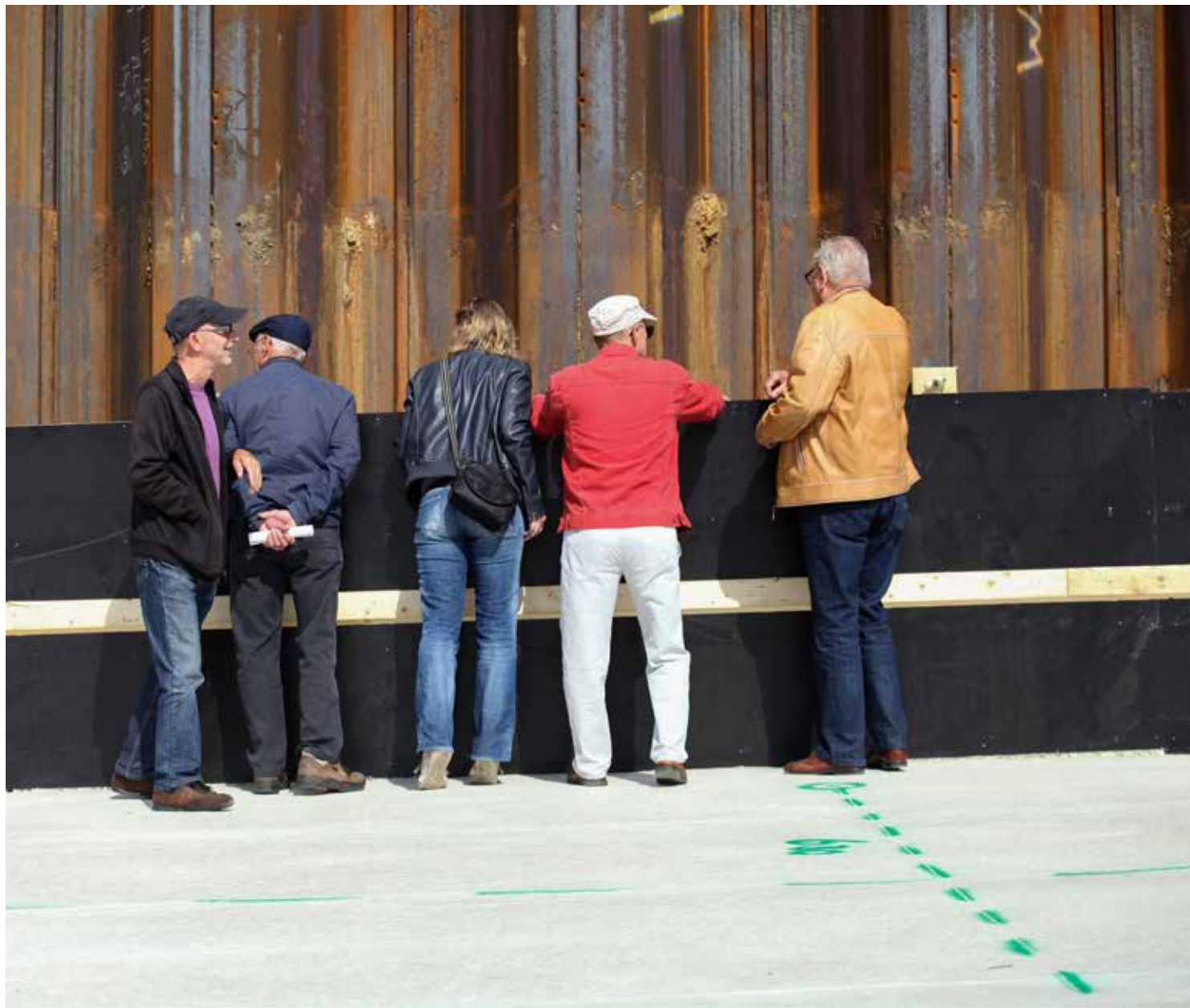


Niet alleen medewerkers van de brandweer, maar ook van Rijkswaterstaat, gemeente Maastricht, de gemeenschappelijke meldkamer, politie, geneeskundige zorg en bevolkingszorg doen mee aan de grote veiligheidsoefening in 2016 voordat de tunnel in gebruik wordt genomen.

Samenwerking met GGD

In het project A2 Maastricht is overigens ook in bredere zin veel aandacht besteed aan de leefkwaliteit voor de omwonenden, ook tijdens de werkzaamheden. Hiervoor is de GGD Zuid Limburg vanaf het begin nauw betrokken geweest bij met name de uitvoering. Medisch milieukundigen van de GGD (Gemeentelijke Gezondheidsdienst) adviseerden gevraagd en ongevraagd over maatregelen om hinder en overlast door bijvoorbeeld geluid, geur, stof of trillingen en de daarmee gepaard gaande gezondheidsrisico's zoveel mogelijk te voorkomen. Deze samenwerking is best bijzonder. Veelal wordt de GGD pas ingeschakeld als daadwerkelijk iets mis is gegaan. Bij A2 Maastricht was de GGD Zuid Limburg vanaf het begin een volwaardige partner in het project.

Op de kenniswebsite www.azmaastrichtmodel.nl leest u meer over luchtkwaliteit en andere thema's zoals bodemverontreiniging, natuurcompensatie en archeologie.



A2 Maastricht doet in 2012 voor de eerste keer mee aan de landelijke Dag van de Bouw. Avenue2 en projectbureau rekenen op zo'n 1.500 bezoekers. Op het eind van de dag staat de teller op 5.500. Het is de eerste keer dat bezoekers en medewerkers zich realiseren dat ze elkaar veel te vertellen hebben.

Communicatie en participatie

Meedenken

Bij A2 Maastricht is de omgeving (aangrenzende buurten, bedrijfsleven, inwoners, regio, weggebruikers en pers) intensief bij de planvorming betrokken. In een klassieke aanpak gebeurt dit alleen bij de formele inspraakmomenten. Bij A2 Maastricht waren dat er drie: de startnotitie in de Tracé- / MER-procedure (juni 2004), het Ontwerp Tracébesluit / MER (juli 2010) en de twee ontwerp-bestemmingsplannen A2 Traverse en A2 Mariënwaard (september 2010).

Aanvullend zijn helemaal aan het begin van de voorbereidingen een buurtverkenning en een marktverkenning gehouden. Daarna zijn gedurende het project vier vrijwillige, wettelijk niet verplichte consultaties gehouden. Doel hiervan was, zo vertelt manager communicatie Désirée Florie van Projectbureau A2 Maastricht in dit boek, 'de omgeving mee te nemen in het allesomvattende karakter van A2 Maastricht, ook om zo soepeler de gecombineerde procedures te kunnen doorlopen.' Van de vier vrijwillige consultaties vonden er twee plaats in de ruimtelijke ordeningsprocedure, namelijk bij de nota Ruimte voor de A2 (2004) en de conclusies van de onderzoeken voor 'Eén plan voor Stad en Snelweg' (2006). Daarnaast werden in de aanbestedingsprocedure twee vrijwillige consultaties opgenomen. Het concept Programma van Eisen ter voorbereiding van de aanbesteding is kleinschalig voorgelegd aan maatschappelijke belangenorganisaties en het bedrijfsleven. Veel grootschaliger was de presentatie van de voorlopige plannen van de drie deelnemers aan de aanbesteding aan het publiek, gedurende twee maanden tussen november 2008 en januari 2009. Van alle vrijwillige consultaties was dit zonder meer de ongebruikelijkste en ook spannendste, vanwege het potentiële afbreukrisico. Het bewaren van een gelijk speelveld in een aanbesteding is cruciaal. Daarom waren er strikte spelregels over bijvoorbeeld de grootte van de maquette, de dikte van het boekwerk met het plan en de verslaglegging in de pers. Ook de toewijzing van ruimte vroeg extra aandacht, vertelt Désirée Florie in dit boek. 'Het gebouw van het informatiecentrum heeft gelukkig drie verdiepingen en op elke verdieping kon één consortium zijn plan presenteren. Maar de verdiepingen zijn niet precies even groot. We hebben moeten loten wie welke verdieping kreeg.'

De gemeente Maastricht wilde met de vrijwillige consultatie tijdens de aanbestedingsfase de marktpartijen al in een vroeg stadium in contact brengen met de stad. Een opzet die slaagde. Er kwamen in totaal zo'n 3.500 inhoudelijke reacties op de plannen. Bij elk daarvan gaf het Projectbureau A2 Maastricht aan wat de marktpartijen er mee moesten doen: opvolgen, negeren of zelf beslissen.

De stad werd ook nog op andere manieren betrokken bij het project. Al tijdens de eerste voorbereidingen werd er een vast overleg in het leven geroepen tussen de directie van het projectbureau en respectievelijk het A2-Buurtenplatform en het A2-Bedrijvenplatform. Het eerste vertegenwoordigde de buurten rond de A2, het tweede het Maastrichtse bedrijfsleven en ondernemers in de A2-wijken. Doel was de belangen van deze betrokkenen te laten doorklinken in de planvorming en uitvoering van A2 Maastricht en tevens centraal te organiseren. Na de gunning van het project schoof ook de directie van Avenue2 steeds aan bij de twee overleggen. Verder was er nog de A2-Werkgroep van de Maastrichtse gemeenteraad, met een selectie van raadsleden die het project intensief volgden. Hun betrokkenheid bij A2 Maastricht zorgde er voor dat potentiële problemen rond het project zelden of nooit werden gebruikt om er een politiek punt van te maken. A2-Buurtenplatform,



A2-Bedrijvenplatform en A2-Werkgroep hadden elk tijdens de aanbestedingsfase vóór de consultatie van het publiek nog een aparte ontmoeting met de drie consortia. Daarin konden ze hun wensen, ideeën en zorgen kenbaar maken.

De diverse mogelijkheden waarop de stad Maastricht kon meedenken bij de planvorming en uitvoering van A2 Maastricht heeft aantoonbaar tot aanpassingen geleid, zowel in het ontwerp als de planning. Ze komen onder meer in de interviews met het A2-Buurtenplatform en het A2-Bedrijvenplatform aan de orde. Het meedenken door de stad zal er zeker aan hebben bijgedragen dat zowel het ontwerp-Tracébesluit als de twee ontwerp-bestemmingsplannen bij de formele inspraak op relatief weinig juridische weerstand zijn gestuit. Ook tegen de honderden vergunningen die voor het project nodig waren, zijn nagenoeg geen bezwaren of beroepen aangetekend.

Informereren

A2 Maastricht is een project dat zich midden in de stad heeft afgespeeld, met veel overlast voor de direct omwonenden en regelmatige hinder voor de bewoners van buurten 'op de tweede rij'. De hele stad ondervond er gedurende zo'n vijf jaar de gevolgen van, omdat verkeersroutes en -situaties regelmatig veranderden. Het was daarom evident dat er zwaar moest worden ingezet op communicatie, op het informeren van direct betrokkenen en het algemene publiek over wat er tijdens de diverse fases van de bouwwerkzaamheden gebeurde.

Een gedenkwaardige stap werd gezet in januari 2012. Naar aanleiding van wateroverlast bij de flats grenzend aan de bouwkuip bij kruispunt Geusselt besloten opdrachtgever en opdrachtnemer hun afzonderlijke communicatieteams en -budgetten samen te voegen en voortaan nog maar 'met één mond te spreken'.

Een zeldzame stap in de bouwwereld, waar de bouw- en publiekscommunicatie doorgaans gescheiden zijn, met allerlei inefficiënties

en grensdiscussies ('wie communiceert wanneer waarover en wie levert daarvoor de middelen aan?') tot gevolg. 'Het zal mensen worst wezen van wie ze informatie krijgen. Voor hen gaat het om één project dat overlast veroorzaakt', zo motiveert Bart Grote, omgevingsmanager bij Avenue2, de gedurfde stap. 'Werken met één team communicatie en één budget was vanuit de *Best for Project*-gedachte gewoon beter voor het project', voegt Désirée Florie toe in het interview met haar en Bart Grote. 'Niet afstemmen, maar samenwerken en dat is echt totaal wat anders.'

De communicatiemogelijkheden werden door de samenwerking opeens veel groter, vertelt Bart Grote. 'In plaats van ad hoc na te denken over bijvoorbeeld advertenties, konden we nu op grote schaal en voor een langere tijd, dus voordeliger, vooraf advertentieruimte en zendtijd inkopen bij de regionale en lokale media. En we bedachten de functie van de A2-Stewards, die dagelijks met onze informatie de buurten ingingen maar ook terugkoppelden wat ze daar aantroffen. Zo konden we op allerlei manieren het publiek informeren. Je moest wel onder een hele grote steen hebben gelegen om niet te weten dat hier in Maastricht een groot project plaatsvond.'

In het Informatiecentrum A2 Maastricht krijgt iedereen persoonlijke uitleg en staat de koffie altijd klaar (2011).

Voor de opnames van A2 Actueel vertellen de bouwers graag over hun werk (2014).



Ook in 2015 doet A2 Maastricht mee met de landelijke Dag van de Bouw. Deze keer komen 9.700 belangstellenden op bezoek.

De lijst van ingezette communicatiemiddelen bij A2 Maastricht is inderdaad indrukwekkend. Naast de gebruikelijke brieven aan bewoners waren er twee websites met een continue stroom van nieuwsberichten, bijna wekelijkse filmpjes (onder de noemer 'A2 Actueel' en later 'Via Maastricht') over de bouwwerkzaamheden op de regionale en lokale media (en op een eigen You Tube-kanaal van A2 Maastricht), de wekelijkse Voortgangsberichten per mail waarop iedereen zich kon abonneren, twee wekelijkse pagina's in lokale huis-aan-huis-bladen met het laatste nieuws, een halfjaarlijkse speciale uitgave bij het regionale dagblad, diverse publieksvriendelijke brochures en folders, een informatiecentrum dat eerst alleen door de week en later ook in het weekend open was en regelmatige informatiemarkten waarop bezoekers vragen konden stellen aan specialisten. Indien gewenst ging het team communicatie ook op huisbezoek. Bij de consultaties en formele inspraakmomenten werd bovendien veel energie gestoken in het maken van informatiemateriaal dat ook voor de leek te begrijpen was.

In alle uitingen was de insteek het authentieke verhaal. De mensen die in de bouwput werkten, vertelden wat ze daar deden, niet de voorlichters. Werkzaamheden die overlast zouden veroorzaken, werden 'hinderklussen' genoemd. En informatie over te verwachten overlast werd eerder te somber als te rooskleurig voorgespiegeld. Dus als in de krant stond dat een voor de omgeving vervelende klus vijf weken zou duren, kon dat in de praktijk nog vier weken worden.



Wethouder Albert Nuss, tevens voorzitter van de Stuurgroep A2 Maastricht, ondertekent de aanpak voor de Servicelijn Maastricht Oost. De Servicelijn is de klok rond bereikbaar en is mede een initiatief van het A2-Buurttenplatform (2011).

Klachten en vragen

In een groot project als A2 Maastricht, waar veel verschillende partijen tegelijkertijd aan werken, bestaat de kans dat mensen met vragen of klachten van het kastje naar de muur worden gestuurd. Om dit te voorkomen, werd op 1 juli 2011 de Servicelijn Maastricht Oost geopend voor het publiek. Eén centraal telefoonnummer (en mailadres), zeven dagen per week 24 uur per dag bereikbaar. In de Servicelijn werkt(e) de gemeente Maastricht samen met Rijkswaterstaat Limburg, Provincie Limburg, gemeente Meerssen, Projectbureau A2 Maastricht, Avenue2, GGD Zuid Limburg, Infopunt Schade A2 Maastricht (zie hierna), Waterschap Roer en Overmaas, ProRail en de woningcorporaties Woonpunt en Servatius. De Servicelijn kreeg jaarlijks honderden meldingen te verwerken, met als maximum een aantal van bijna 1.900 in 2013.

Naast de Servicelijn Maastricht Oost was er tussen januari 2011 en eind 2015 een apart Infopunt Schade A2 Maastricht. Dit bijzondere en onafhankelijke informatiepunt werd bemenst door medewerkers van de Universiteit Maastricht en maakte mensen wegwijs in de verschillende soorten schades (fysieke schade, nadeel door waardedaling en planschade) en de juridische procedures die daarbij horen. Mensen die vonden dat ze schade hadden geleden, konden dat melden via de Servicelijn Maastricht Oost. In totaal gebeurde dat over de hele periode ruim 300 keer, verdeeld over zo'n 275 meldingen over fysieke schade en een kleine 30 meldingen over nadeel door waardedaling en planschade. Zowel de Servicelijn als het Infopunt Schade kwamen er mede op initiatief van het A2-Buurttenplatform.

Ambassadeurs

A2 Maastricht valt ook op door de mate waarin het project is omarmd door de inwoners van Maastricht. Om er voor te zorgen dat mensen niet de bouwplaats opliepen, maar veilig en goed vanachter een bouwhek het project konden volgen, bedacht het gezamenlijke team communicatie om verschillende uitkijkpunten in te richten. Een gouden greep die een bijzonder groepje bouwputwatchers aantrok, waarvan er drie in dit boek worden geïnterviewd. Zoals Marijke Fleur, die vertelt afkickverschijnselen te hebben gehad in de eerste maanden dat er niet meer veel te zien was van de werkzaamheden. A2 Maastricht organiseerde verder een aantal Dagen van de Bouw, waarop delen van de bouwput en later de nog niet geopende tunnelbuizen konden worden bezocht door het publiek. Drie maanden voor de ingebruikname werden de tunnelbuizen tijdens het 'Tunnelweekend' helemaal opengesteld om er doorheen te fietsen en te wandelen. Tussendoor organiseerde de VVV regelmatig rondleidingen langs de bouwput en later door een klein deel van de tunnel. Al deze activiteiten zorgden er voor dat de oorspronkelijke angst voor overlast en onbereikbaarheid van de stad gaandeweg omsloeg in bewondering voor de aanpak en de gestage voortgang van het project. Mensen kregen begrip voor wat er gebeurde en accepteerden dat de werkzaamheden hinder veroorzaakten. In totaal trok A2 Maastricht van 2011 tot en met 2016 ruim 120.000 bezoekers. In dit boek vertellen twee gastvrouwen van het informatiecentrum en vijf VVV-gidsen over wie die bezoekers allemaal waren.



De populaire serie 'Flikken Maastricht' is vaker te gast bij A2 Maastricht (2016).

Ook speciale wensen vanuit de omgeving werden door het team communicatie zo veel mogelijk gefaciliteerd. Zo kon de populaire tv-serie Flikken Maastricht een aantal keren opnames maken in de tunnel. Margo de Kock, met wie dit boek opent, kreeg het voor elkaar dat in de tunnel voor haar Ronald McDonald Huis een benefietgala werd georganiseerd. En dan waren er ook nog de laatste wensen, zoals Bart Grote ze noemt. 'We hebben zo'n dertig keer iemand door de tunnel gereden die verwachtte de opening niet meer te halen. Huppakee, rolstoel de auto in en daar gingen we weer.' Neem ook het verhaal van de Heilige Barbara, in dit boek opgetekend in het interview met pastoor Mattie Jeukens en Vincent Grummer van de Lourdeskerk. Het zijn allemaal menselijke verhalen die duidelijk maken dat A2 Maastricht echt iets betekende voor de Maastrichtenaren, die in toenemende mate als ambassadeurs 'hun' tunnel gingen omarmen. Een ontwikkeling die je bij bouwprojecten niet vaak tegenkomt en deels het succes van A2 Maastricht verklaart.

Het project A2 Maastricht was een grotendeels vlekkeloos verlopen operatie. Het werd tot een goed einde gebracht binnen de afgesproken tijd en het publieke budget. Tijdens de bouw en op de tijdelijke N2 kwam de veiligheid zelden in gevaar. Er was voor de meeste buurtbewoners, sommige pechvogels direct aan de rand van het tracé uitgezonderd, geen sprake van onoverkomelijke overlast. En de stad Maastricht bleef gedurende de hele bouwperiode goed bereikbaar. Toch staat hierboven in de eerste zin niet voor niets ‘grotendeels’ vlekkeloos. Er moesten wel degelijk hobbels worden overwonnen bij A2 Maastricht. Bij een project van deze omvang is dat onvermijdelijk.

Financiële problemen bij Avenue2

2015 was een moeilijk jaar voor A2 Maastricht. In het voorjaar werd duidelijk dat de twee partners in Avenue2, Ballast Nedam en Strukton, flinke verliezen leden op hun infrastructurele projecten. Verreweg het grootst waren deze in het project MaVa (Maasvlakte-Vaanplein) rond de A15 in Rotterdam, dat de twee bouwers net als in Maastricht als gezamenlijk bouwconsortium uitvoerden. Ook A2 Maastricht was, alhoewel in veel mindere mate, op dat moment een verliesgevend project. Strukton kon de financiële problemen dragen, Ballast Nedam raakte door de verliezen en andere problemen op de rand van een faillissement. Een risico voor A2 Maastricht. Strukton en Ballast Nedam, die aansprakelijk waren voor elkaars verplichtingen, losten het probleem op door nieuwe afspraken te maken over hun aandeel in het project. Strukton zou met ingang van 30 juni 2015 het infrastructurele deel alleen afbouwen, zonder Ballast Nedam. Dit bedrijf kocht daarvoor zijn 50%-aandeel in het tot dan toe geleden project-verlies af met een betaling aan Strukton. Tweede deel van de afspraak was dat Ballast Nedam na voltooiing van het infrastructurele deel het vastgoedprogramma langs de Groene Loper ontwikkelt. Hieruit heeft Strukton zich teruggetrokken. Ballast Nedam heeft daarvoor het aandeel van Strukton in de gronden langs de Groene Loper overgenomen. Deze ‘boedelscheiding’ was zowel goed voor het project als voor de afzonderlijke partijen, vertelt Olav Padberg, lid van de raad van bestuur van Ballast Nedam, in dit boek: ‘We konden ons hierdoor voortaan concentreren op datgene waar we sterk in zijn en tevens de risico’s spreiden, omdat we minder afhankelijk werden van elkaar.’

Afgezien van deze praktische en ‘elegante’ oplossing wijkt de hierboven geschetste financiële gang van zaken bij A2 Maastricht niet af van die bij andere grote infrastructurele projecten in Nederland in de laatste jaren. Op elk project leden de aannemers verliezen, op het ene meer dan het andere. Het is voor projectdirecteur Louis Prompers en directievoorzitter van Strukton Gerard Sanderink aanleiding om in dit boek te pleiten voor een andere risicoverdeling. Sanderink noemt de contracten die de laatste jaren bij infrastructurele projecten zijn opgesteld te eenzijdig. ‘Zeker bij innovatieve projecten als A2 Maastricht is het redelijker de risico’s te verdelen. De overheid wil iets innovatiefs, de aannemer kan daarvan profiteren door het daarna in andere projecten te kunnen gebruiken.’ Gerard Sanderink en Bauke Lobbezoo, directeur Infra bij Avenue2, zijn het dan ook eens met de suggestie van Louis Prompers om de potten onvoorzien van opdrachtgever en opdrachtnemer bij dit soort projecten samen te voegen tot wat Prompers in zijn interview het ‘alliantiebudget’ noemt. ‘Zo raakt de voortgang van een project minder snel in gevaar. Daarnaast durf ik de stelling aan dat zonder de intensieve samenwerking tussen opdrachtgever en opdrachtnemer de verliezen bij A2 Maastricht groter waren geweest.

Dus de aanpak van A2 Maastricht werkt.’ Sanderink bevestigt dit en voegt nog toe dat een gezamenlijke pot onvoorzien zich kan beperken tot de innovatieve elementen in een project. ‘De standaardelementen daarin zijn voldoende uitgetoet; daar kun je een vast bedrag aan koppelen en kan de aannemer de risico’s dragen.’

Faillissement Imtech

Snel na de eerste onheilstijdingen over de financiële problemen bij met name Ballast Nedam kwam in 2015 de volgende tegenslag voor A2 Maastricht, namelijk het faillissement van Imtech. De werkmaatschappij Imtech Traffic & Infra zou de verkeerstechnische installaties (onder andere verkeerslichten en signaalborden) en een deel van de tunnel-technische installaties (zoals de ventilatiesystemen en de verlichting van de tunnel) verzorgen. Het wegvallen hiervan zou net als het faillissement van Ballast Nedam tot ernstige vertragingen in het project kunnen hebben geleid. Ook dit is door ingrijpen van Strukton voorkomen. Strukton nam in overleg met de nieuwe eigenaar van Imtech Traffic & Infra de installatietechnische werkzaamheden over, inclusief de verplichtingen bij onderaannemers en leveranciers. Gerard Sanderink zette zich hier persoonlijk voor in en zocht in zijn netwerk naar de mensen hiervoor. ‘Twee dingen zijn dan essentieel: ten eerste het bouwen van een team dat er in gelooft, ten tweede een constructieve opstelling bij de opdrachtgever die je de ruimte en het vertrouwen geeft om op een andere manier verder te gaan.’

Vermeende uitbuiting van buitenlandse werknemers

Op zaterdag 5 oktober 2013 verscheen in Dagblad De Limburger een artikel over ‘De slaven van de A2’. Onderwerp waren de Portugese en Poolse werknemers die werkzaam waren in de tunnel. Hun Ierse werkgever Atlanco Rimec hield maandelijks € 968,75 in voor diensten, onder andere gemeubileerde huisvesting, twee vliegtickets naar huis per jaar en de vervoerskosten voor woon-werkverkeer. Volgens De Limburger ging het hier om huisvesting in sloopwoningen en was er van vervoerskosten geen sprake: de bouwvakkers woonden immers vlak naast hun werk.

Het artikel zorgde voor een smet op de tot dan toe positieve beeldvorming over A2 Maastricht. Bauke Lobbezoo, directeur van Avenue2, zegt er letterlijk slapeloze nachten van te hebben gehad. Maar wat waren dan de precieze feiten? Avenue2 maakte, om voldoende bouwvakkers te krijgen voor met name de piekperiodes in het werk aan de tunnel, gebruik van de diensten van Atlanco Rimec. Dit bedrijf werkt als internationaal uitzendbureau en plaatst werknemers uit verschillende landen in projecten verspreid over Europa. Zo kwamen ook bij A2 Maastricht buitenlandse werknemers te werken. Hun komst werd vooraf via een bewonersbrief in de buurt aangekondigd. De werknemers verdienden maandelijks, na aftrek van de inhoudingen voor onder meer huisvesting, netto minimaal zo’n € 1.600 en met de door henzelf gewenste overwerkuren € 1.800 tot € 2.000. Zij woonden in huizen die mogelijk na het project gesloopt zouden kunnen worden. In overleg met de woningcorporaties en de buurt bleven de huizen staan om de straat erachter te beschermen tegen geluids- en stofoverlast. De werknemers waren overdag toch op hun werk, zo werd geredeneerd. De huizen werden opgeknapt en ingericht voor de buitenlandse werknemers. Zij woonden er met z’n drieën of vieren, in een huis waarin aan de overkant van de straat of iets verderop in Wittevrouwenveld vaak meer mensen woonden. Over de kritiek dat ze hiervoor via de inhouding op hun loon wel een fors bedrag moesten betalen, stelde Atlanco Rimec dat het de werknemers vrij stond om voor hun huisvesting een andere oplossing te zoeken; zij waren niet verplicht om van het (standaard) dienstenpakket gebruik te maken.

Als reactie op de door de berichtgeving ontstane onrust in Maastricht en daarbuiten heeft het Projectbureau A2 Maastricht, vanuit haar rol als opdrachtgever, een expertcommissie gevraagd om de feiten te verzamelen en op basis daarvan te komen tot een analyse,

bevindingen en aanbevelingen. De commissie concludeerde dat er geen sprake was van arbeidsuitbuiting of moderne slavernij, noch in juridische, noch in sociaal-maatschappelijke zin. De werknemers ontvingen een brutoloon conform de Bouw-CAO, overuren werden conform de CAO vergoed en de medewerkers waren ordentelijk gehuisvest. Maar er was wel reden om zaken te corrigeren, met name de arbeidstijden in relatie tot de Arbeidstijdenwet. De inhouding op het loon voor de huisvesting van de werknemers vond de commissie te hoog, maar ze constateerde tegelijkertijd dat de opdrachtgever hiervoor geen contractuele mogelijkheden had. Ze raadde aan om de opdrachtnemer – Avenue2 – aan te spreken op haar maatschappelijke verantwoordelijkheid. Omdat Avenue2 vooraf had aangegeven zich te committeren aan het advies van de commissie, besloot ze de aanbevelingen van de commissie op te volgen en de betrokken werknemers hun huisvestingskosten met terugwerkende kracht te vergoeden.

Na deze feiten mag ook de lezer zelf beoordelen of er sprake was van uitbuiting van de buitenlandse werknemers. Ter aanvulling nog deze constatering van de expertcommissie: de discussie over de inzet en beloning van arbeidsmigranten dient niet te worden gevoerd op het niveau van een project, maar op nationaal en Europees niveau. Dat is later ook gebeurd, getuige de discussies rond de Wet Aanpak Schijnconstructies (waarin de ketenaansprakelijkheid van de opdrachtgever bij onder andere zeer ernstige onderbetaling is opgenomen) en de herziene Europese Detacheringsrichtlijn voor arbeidsmigranten die tijdelijk werken in een ander EU-land. Hebben we daarmee alles afgerond? Neen. We kunnen hier niet compleet zijn. Er spelen in Nederland nog verschillende rechtszaken over de inhuur van buitenlandse werknemers in verschillende branches. Op www.a2maastrichtmodel.nl staat het complete dossier over de inzet van de buitenlandse werknemers bij A2 Maastricht.

Precisiewerk. Teamwork van betonvlechters in de tunnelbouwuip (2012).



Toekomst

Aantrekkelijk openbaar gebied

Met de afronding van de infrastructurele werkzaamheden in de eerste helft van 2018 is het nieuwe openbare gebied van de Groene Loper klaar. De circa 1.800 bomen (ruim de helft zijn winterlindes, daarnaast zijn er nog tien andere soorten) langs de nieuwe voetgangers- en fietsersroute tussen Geusselt en Europaplein moeten de komende jaren uitgroeien tot een groen lint dat reikt tot aan de Meerssenerweg ten noorden van Maastricht en het Céramique-terrein in de binnenstad. Het groene lint krijgt extra accenten met vier stuks tien meter hoge bogen van haagbeuken. Deze 'poorten' symboliseren straks bij de rotonde aan de Scharnerweg en de oversteek Voltastraat-Professor Cobbenhagenstraat de herstelde oost-westverbindingen in Maastricht. In totaal kunnen voetgangers en fietsers op veertien plaatsen de Groene Loper oversteken, allemaal zonder verkeerslichten. Verder plaatst WML, het drinkwaterbedrijf in Limburg, gedurende het seizoen een aantal openbare drinkwaterpunten langs de Groene Loper. Samen met de door de gemeente Maastricht heringerichte groengebieden aan het Oranjeplein en Koningsplein ontstaat zo een aantrekkelijk groen gebied om te verblijven en recreëren.

Gasloos wonen in een nieuw woongebied

Tot en met 2026 wordt langs de Groene Loper nieuw vastgoed ontwikkeld. De eerste ontwikkelingen vonden al plaats in 2017. Avenue2/Ballast Nedam Development begon toen in samenwerking met Mulleners Vastgoed, Laudy en Projectbureau A2 Maastricht met de restauratie van de Gemeenteflat. Albert Heijn startte met de nieuwbouw van haar supermarkt aan de Scharnerweg (zie hierna). Op de begane grond van de Gemeenteflat komt bij de rotonde aan de Scharnerweg een ontmoetingsplek voor de buurt. Hier vestigt zich Talentino, een restaurant waar talenten met een psychiatrische en/of verstandelijke beperking meewerken in de keuken en bediening. De appartementen in de flat worden verhuurd en variëren in grootte van circa 50 tot 105 m².

Vanaf 2018 werkt Ballast Nedam Development aan de volgende projecten. Er komen langs de autoluwe Groene Loper in totaal zo'n duizend woningen (incl. de 84 woningen in de Gemeenteflat) plus maximaal 30.000 m² commercieel vastgoed (kantoren, winkels en kleinschalige horeca). Ballast Nedam Development ontwikkelt de projecten, laat ze uitvoeren en verkoopt ze na oplevering aan consumenten en beleggers. Koopwoningen worden verkocht aan individuele bewoners, huurwoningen aan een belegger of woningcorporatie. Het woningbouwprogramma is gevarieerd, met een nadruk op grondgebonden stads-woningen met tuin. Samen met de appartementengebouwen op de hoeken gaan ze, zo vertelt directeur van Ballast Nedam Development Onno Dwars in dit boek, 'de statigheid en gemêleerdheid uitstralen die zo past bij Maastricht'. Belangrijk streven bij alle vastgoedprojecten is dat het energieneutrale gebouwen worden. Zo zullen de bewoners aan de Groene Loper straks volgens plan allemaal gasloos gaan wonen.

Hefboom voor nieuwe ontwikkelingen

Volgens het Ambitiedocument bij de aanbesteding moet het integraal gebiedsontwerp voor A2 Maastricht ook leiden tot nieuwe kansen voor de omgeving. A2 Maastricht moet met andere woorden als een hefboom ook andere ontwikkelingen in gang zetten. Een eerste voorbeeld daarvan is de ontwikkeling rond de nieuwe rotonde aan de Scharnerweg.



#TransitieMaastrichtOost. En dan ligt de Torenflat van het Oranjeplein niet meer aan een autoweg, maar aan de Groene Voorloper met veldbloemen (2016).

#TransitieMaastrichtOost. Alvast vooruitlopend op de Groene Loper realiseert Albert Heijn nieuwbouw aan de Scharnerweg (2017).



Hier hebben de gemeente, Avenue2 en Albert Heijn, onder regie van het Projectbureau A2 Maastricht en in codesign-sessies met betrokkenen uit de buurt, één plan gemaakt voor de nieuwbouw van de supermarkt, de restauratie van de Gemeenteflat en het nieuwe stads-park Koningsplein/Oranjeplein. In de codesign-sessies tekenden zo'n vijftig deelnemers letterlijk samen aan het basisontwerp. Plaatselijk ondernemer Roger Heuts was er bij en vertelt in dit boek dat er met de vergrote supermarkt, die klanten uit de hele regio trekt, en de bewoners van de nieuwe woningen langs de Groene Loper nieuwe kansen ontstaan voor de winkeliers in de buurt.

Een ingrijpendere nieuwe ontwikkeling is de planstudie Stad en Spoor. Nu de A2 ondergronds ligt, wil de gemeente Maastricht ook de laatste barrière in de stad slechten: het 1,5 kilometer lange spoor aan weerszijden van het station. Vooral voor fietsers en voetgangers is dit een blokkade in het oost-westverkeer. De aanpak is vergelijkbaar met die van A2 Maastricht: er wordt samengewerkt door meerdere opdrachtgevers (gemeente, provincie, NS, ProRail), de omgeving wordt intensief betrokken en voor de precieze oplossing voor de gevraagde ongelijkvloerse kruising(en) wordt in de toekomst een beroep gedaan op het creatief vermogen van marktpartijen. Zomer 2018 verschijnt het Ambitiedocument waarin in hoofdlijnen staat beschreven wat de opdrachtgevers willen bereiken.

Stad en Spoor is maar één van de voorbeelden van hoe de gemeente Maastricht met haar partners het project A2 Maastricht wil aangrijpen voor een verdere verbetering van de stad. Jos Geurts, manager gebiedsontwikkeling bij Projectbureau A2 Maastricht, spreekt in dit boek over de vier V's waarlangs de toekomst van de Groene Loper vorm zou moeten krijgen: Voorzieningen, Verbindingen, Verblijfsruimte en Veerkracht. Zo wordt er niet alleen gestudeerd op het slechten van de spoorbarrière. Net zo goed wordt er gekeken naar het benutten van de kansen door de aanwezigheid van veel onderwijsvoorzieningen in de buurt van de Groene Loper, het inschakelen van jongeren en ouderen met een afstand tot de arbeidsmarkt bij het beheer en onderhoud van het openbaar gebied en het versterken van de verbinding tussen Wittevrouwenveld en Wyckerpoort, de twee buurten aan weerszijden van de Groene Loper. A2 Maastricht blijft daarmee ook in de toekomst haar invloed uitoefenen. Zoals wethouder John Aarts het verwoordt: 'Maastricht maakt een Gouden Eeuw door, met vele mooie projecten. Die hadden zonder de ondertunneling van de A2 allemaal minder impact gehad. Dan was mijn stad definitief kapot geweest.'



John Aarts over de aanleiding en lange aanloop van A2 Maastricht

Wethouder mobiliteit in drie periodes en voorzitter Stuurgroep A2 Maastricht in twee periodes

‘Mijn stad ging kapot aan de A2’

Al twintig jaar politiek betrokken bij de A2 in Maastricht: als weinig anderen weet John Aarts hoeveel energie het heeft gekost om de ondertunneling van de autoweg gerealiseerd te krijgen. Toen hij in 1998 wethouder werd van mobiliteit in Maastricht, vond hij dat zijn stad kapot ging aan de A2. Hij accepteerde daarom niet dat het Rijk voorlopig geen geld had voor de A2-traverse in Maastricht en begon een kruistocht om A2 Maastricht terug op de landelijke agenda te krijgen. Omdat het niet lukte op inhoud, volgde hij de politieke weg. Een terugblik op een periode die Aarts bij vlagen bijna traumatische herinneringen bezorgde. Maar die ook de weg opende naar het latere succes en naar wat de wethouder de ‘Gouden Eeuw van Maastricht’ noemt.

‘De A2-traverse Maastricht is een steeds ernstiger probleem. Rond 2002 moeten we daar met een fris oog naar kijken. Het kan niet zo zijn dat Maastricht dan niet in de prijzen valt.’ (was getekend minister-president Wim Kok, 4 mei 2000 in Dagblad De Limburger). Twee jaar later, april 2002, een toespraak van Ad Melkert, toen nog beoogd opvolger van Kok, voor de Limburgse werkgevers: ‘Ik vind die zes stoplichten tussen Noord- en Zuid-Europa niet kunnen. De A2 in Maastricht heeft topprioriteit.’ Deze en andere citaten staan op een grote kaart getiteld Groeten uit Maastricht, die John Aarts tijdens het gesprek over A2 Maastricht tevoorschijn haalt. Ze waren voor hem destijds de eerste erkenning voor de politieke strijd die hij leverde om de aanpak van de A2 in Maastricht terug op de landelijke agenda te krijgen.

Aarts werd in 1998 namens de VVD wethouder van onder meer mobiliteit in Maastricht. Een positie die hij continueerde na de gemeenteraadsverkiezingen in 2002. Na een hartaanval in 2005 nam hij tijdelijk afscheid van het gemeentebestuur, om in 2010 terug te keren als wethouder van onder meer financiën. Na de verkiezingen in 2014 werd hij voor de vierde keer wethouder, met opnieuw mobiliteit in zijn portefeuille. Daarmee werd Aarts automatisch weer voorzitter van de Stuurgroep A2 Maastricht. Een politicus dus in hart en nieren? Ja en nee, blijkt in het gesprek met de wethouder. ‘Bij alles wat ik doe, staat het belang van mijn stad centraal. Het gaat mij om de inhoud, niet om mijn carrière of om politieke spelletjes. Alleen bij de A2 Maastricht heb ik echt politiek moeten bedrijven.’

Hoe stond het met de aanpak van de A2 toen u in 1998 wethouder werd?

‘De strijd was nog lang niet gestreden. Rijkswaterstaat had in 1979 in een studie naar de A2-problematiek in Maastricht al een voorkeur uitgesproken voor een oplossing op het bestaande tracé. De Tracé-/MER-studie vanaf 1995 ging dezelfde richting op. Maar er was, ondanks al het lobbywerk van gemeente en provincie, nog steeds geen concrete toezegging om de A2 aan te pakken. Sterker nog, toenmalig minister van Verkeer en Waterstaat Tineke Netelenbos liet eind 1998 weten dat het Rijk hiervoor voorlopig geen middelen ter beschikking wilde stellen. Ik vond dat met de gemeenteraad van Maastricht onacceptabel. De problematiek rond de A2 was groot. Buurtraden klaagden over sluipverkeer rond de autoweg. Kinderen konden de N2 niet in één keer over en moesten halverwege met hun fiets wachten. In de lengterichting van de weg, omdat er te weinig ruimte was. Ik kreeg brieven van ouderen voor wie de groentijden van het oversteken te kort waren. Bedrijven waren door de files onbereikbaar. Er was sprake van stank, geluidhinder, noem maar op. Het maakte diepe indruk op me. Mijn stad ging kapot aan de A2. Zo simpel was het. Dit moest veranderen. Zeker omdat het met de groei van het verkeer nog veel erger zou worden.’

Voorlopig geen middelen voor de A2; wat deed u?

‘De boodschap van het Rijk was dat men wel open stond voor een private aanpak van A2 Maastricht. In 1999 heeft de gemeente daarom samen met de Provincie Limburg een onderzoek laten doen naar ondertunneling van de A2 zonder rijksmiddelen, gefinancierd met tolheffing. Niemand geloofde daar in, maar ik heb het toch laten onderzoeken, om de A2 onder de aandacht te houden. En het sloot aan bij het idee van Netelenbos om rekeningrijden in te voeren. Ik kan me nog een avond herinneren in de oude studio van regionale omroep L1, waarin ik vanwege de tolstudie keihard werd aangepakt. Hoe ik dat kon doen als rechtgeaard liberaal!? Na die avond voelde ik me bijzonder eenzaam. In de wandelgangen hoorde ik dat dit me mijn kop zou kosten, maar de tolstudie hield ons wel op de agenda.’

Wat kwam uit die tolstudie?

‘Om geen tol te betalen, zouden mensen de tunnel vermijden. We zouden dan ook op andere wegen tol moeten heffen en dat was maatschappelijk onaanvaardbaar. Andere varianten van ondertunneling vonden we inmiddels al niet meer acceptabel. Zoals de Luikse variant, met één rijbaan waarop het verkeer via viaducten kan doorstromen. Een goedkopere oplossing die echter maar een klein deel van het probleem oploste. Hetzelfde gold voor een randweg. Het grootste deel van het verkeer was bestemd voor Maastricht en zou bij een randweg de buitenwijken belasten. Ik vond het halfbakken oplossingen.’

Qua inhoud leek de aanpak van de A2 in Maastricht een duidelijke zaak. Waarom koos u toch de politieke weg?

‘Het Rijk zag het aanvankelijk als een Maastrichts probleem, omdat het overgrote deel van het verkeer op de A2 afkomstig was uit Maastricht of dit als bestemming had. Bovendien werd de file-problematiek vergeleken met de Randstad en daar was het erger. Dit ging echter volledig voorbij aan de leefbaarheidsproblematiek. Er was ambtelijk noch bestuurlijk de wil om integraal mee te denken. Dit werd nog eens evident tijdens een bezoek aan de hoogste ambtenaar Personenvervoer op Verkeer en Waterstaat in Den Haag. Hij suggereerde dat Maastricht, alvorens weer aan te kloppen bij het Rijk, eerst maar eens een fietsplan moest maken en het openbaar vervoer moest stimuleren. Ik ervoer dat als zeer badinerend, maar schatte tegelijkertijd in dat Netelenbos haar ambtenaren in deze kwestie niet zou tegenspreken. Toen besloot ik de politieke weg te volgen.’

U ging daarvoor in zee met de PvdA. Waarom?

‘Mijn eigen partij, in de persoon van kamerlid Nellie Verbugt, wilde me wel steunen, maar schatte dat niet als reëel in toen ze hoorde dat de aanpak meer dan een miljard zou kosten. Dan zouden ook andere provinciale vertegenwoordigers in haar fractie met claims komen. In Maastricht waren PvdA en CDA de grootste partijen. Ik heb mijn collega-wethouder wijlen Raymond Leenders van de PvdA gevraagd zijn partijgenoten in Den Haag aan te spreken. Leenders deed zijn werk goed en Kok en Melkert spraken zich uit over de aanpak van de A2. Ik gaf aan het CDA en de VVD te kennen dat de PvdA dit electoraal naar zich toe aan het trekken was. Dat werkte; ook CDA en VVD volgden. Eind 2000 leidde dat tot een door de Tweede Kamer aangenomen motie van Verbugt, medeondertekend door onder meer CDA-er Gerd Leers. De regering werd daarin opgeroepen om met een voorstel te komen voor de financiering van de aanpak van de A2 in Maastricht. Pas twee jaar later leidde dat tot een concreet resultaat, met een nieuwe door de Tweede Kamer aangenomen motie, nu van CDA-er Frans De Nerée tot Babberich, en de eerste Bestuursovereenkomst van 2003, met de afspraak om uiterlijk 2006 een definitief besluit te nemen over de werkzaamheden en financiering.’



Wat was volgens u doorslaggevend om eind 2002 eindelijk de erkenning van het Rijk te krijgen dat de A2 in Maastricht moest worden aangepakt?

‘Drie zaken. Ten eerste hadden wij met de provincie, en in samenwerking met de gemeente Meerssen en de directie Limburg van Rijkswaterstaat, het rapport ‘Maastricht raakt de weg kwijt’ laten opstellen. Daarin werd de maatschappelijke noodzaak van de aanpak en de wijze waarop, namelijk door ondertunneling, neergezet (zie ook blz. 17 – red.). Ten tweede het feit dat wij uit de opbrengst van de verkoop van ons nutsbedrijf en van de voormalige erfpachtgronden aan de woningcorporaties honderd miljoen gulden opzij hadden gezet voor ondertunneling van de A2. Ten derde dat er bestuurlijk en politiek draagvlak was ontstaan. Het heeft vervolgens zeer geholpen dat ex-kamerlid Leers met zijn Haagse connecties burgemeester werd (zie het interview elders in dit boek – red.).’

Wat vond u destijds de moeilijkste stap in het proces?

‘Dat was de discussie rond de sloop van ruim 400 appartementen. Volgens ‘Maastricht raakt de weg kwijt’ was dat nodig om ruimte te scheppen voor de tijdelijke autoweg, zodat de hinder tijdens de werkzaamheden beperkt kon blijven. Ik wilde dat aan de bewoners uitleggen, maar het Rijk vond dat ongehoord. De aanpak van de A2 was nog niet 100% zeker. Intussen wilde ik al beginnen met het opkopen van appartementen, ook uit sociale motieven omdat de bewoners na zo’n rapport natuurlijk hun huis niet meer kwijt konden. We hebben in het hotel bij Geusselt een bewonersavond gehouden. Er was die avond een gespannen sfeer omdat bewoners het ervoerden alsof vlak voor kerst hun woning werd afgenomen. Later, toen de woningen feitelijk werden aangekocht, veranderde dit. Veel bewoners vonden het prima hun huis te verkopen aan

Een van de oost-west oversteken langs de voormalige N2 in de beginjaren van de 21ste eeuw. Voor menigeen is het een gevaarlijke oversteek met een verplichte stop in het midden omdat de groentijd aan de korte kant is (2004).

de gemeente, tegen een goede prijs en zonder gedoe met een makelaar. Zo’n veertig bewoners verzetten zich en zijn dat blijven doen. Ze kregen daarbij steun van TV Maastricht. Ik heb het daar regelmatig moeilijk mee gehad. Er zijn me in deze discussie vele onwaarheden toegeschreven en dat heeft me geraakt. Toch nam ik natuurlijk een risico. Als de A2 niet was aangepakt, was de gemeente met al die appartementen blijven zitten.’

U kreeg A2 Maastricht terug op de landelijke agenda. Vervult u dat achteraf met trots?

‘Trots is een woord dat me niet aanspreekt. Bij de ingebruikname van de tunnel moest ik ook denken aan al die bijna traumatische momenten uit de beginperiode. Zoals mijn eenzame weg terug naar de auto na de avond over tolheffing. Het feit dat sommige mensen uit de buurten waarvoor je het nu juist deed de vreselijkste dingen naar je hoofd slingerden. Pas toen begin 2017 de tijdelijke weg boven de tunnel dicht ging en gedurende een dag de fietsers en voetgangers vrij baan hadden, zag ik waarvoor ik het had gedaan.’

Werd u dan niet regelmatig doodmoe van die A2, van die kl... weg?

‘Nee, het moest gewoon worden opgelost. Zaken verdedigen waarvoor nog geen draagvlak is, die verweesd zijn, dat trekt mij juist aan. Op dat moment waren er niet vele vaders. Later, als het succes komt, zijn er vele vaders en voel ik mij niet meer zo nodig. Ik ben niettemin heel blij dat het is gelukt. Maastricht maakt nu goede jaren mee. Ik noem het de Gouden Eeuw van Maastricht, met vele mooie projecten. Die hadden zonder de ondertunneling van de A2 allemaal minder impact gehad. Dan was mijn stad definitief kapot geweest.’



Margo de Kock over haar persoonlijke betrokkenheid bij A2 Maastricht

Directeur Ronald McDonald Huis Maastricht

‘De A2 was altijd de kloppende ader in mijn leven’

Margo de Kock organiseerde samen met vele anderen op 12 september 2015 (T)huis in de tunnel, een benefiet galadiner voor de Ronald McDonald Huizen in Maastricht en Valkenburg. Ze noemt het ‘één van de vijf mooiste avonden in mijn leven’. Een leven waarin de A2 altijd een grote rol speelde. Als een bijna dagelijks opdoemende gevaarlijke barrière, maar ook als een symbool van thuis.

‘Toen mijn moeder over de drempel stapte, begon ze meteen te praten. Kijk, dit was de slaapkamer, hier lag de keuken. En hier stond ik, met jou in mijn armen, voor het raam om je vader uit te zwaaien als hij naar zijn werk ging. Hij stak altijd daar de A2 over. En in deze kamer ben je geboren en gedoopt door de pastoor van de Lourdeskerk. Allemaal verhalen die ik niet kende, over hoe mijn moeder het had beleefd hier te wonen. Ik dacht: ooit was ik er niet en toen is het hier begonnen, precies op deze plek.’

Afsluiting

Dit verhaal speelde zich af op 7 juli 2017. Margo de Kock had de sleutel ‘geritseld’ van haar geboortehuis in de flat aan de Professor Cobbenhagenstraat, voordat deze voor A2 Maastricht zou worden gesloopt. Op slinkse wijze had ze broer Peter, die

in Hilversum woont, in Maastricht gekregen, zonder dat hij wist waarvoor, behalve dat het een verrassing was voor hun moeder. ‘Het bezoek was een cadeau, voor ons die in de flat zijn geboren, maar ook voor onze moeder. Zij is, zoals dat vroeger ging, van huis uit getrouwd en dit was haar eerste woonplek. Samen met mijn zeventien jaar geleden overleden vader die aan de overkant van de A2 les gaf aan de Geusselt-mavo. Het was mooi op deze manier afscheid te nemen van onze geboorteplek. We hebben er daarom ook vrede mee dat de flat wordt gesloopt. Zeker nu we als aandenken het straatnaambordje krijgen.’

Margo woonde twee jaar in de Professor Cobbenhagenstraat. Daarna verhuisde het gezin De Kock naar de Professor Roerschstraat, eveneens vlak bij de A2. Anno 2017 woont Margo nog steeds in de buurt, nu in de Waldeck Pyrmontstraat vlak bij het Oranjeplein. Geen wonder dat ze de A2 de ‘kloppende ader in mijn leven’ noemt. ‘Als kind en als volwassene ben ik duizenden keren de A2 overgestoken, naar school en later om boodschappen te doen. Ik heb in mijn leven één jaar niet in Maastricht gewoond, maar in Nijmegen. Toen was de A2 het symbool van weer naar huis gaan en thuis komen.’

Ongelukken

De rol van de A2 in Margo's leven was lange tijd niet erg positief. Niet voor niets begint dit boek met het bijschrift van een foto van haar als meisje van vier, kijkend naar het voortrazend verkeer op de snelweg. ‘Toen ik op de lagere school zat, is er al eens een kind doodgereden. En ik herinner me levendig het ongeluk uit 2003, toen een ambulance inreed op een groep fietsers bij een stoplicht. De A2 is altijd een gevaarlijke barrière geweest, midden in de stad. Al kan ik me ook de autoloze zondagen uit de jaren zeventig herinneren. Toen konden we rolschaatsen op de A2, hoe fantastisch was dat?’ Margo heeft de ondertunneling van de snelweg dan ook altijd toegejuicht, al hebben zij en haar man wel even overwogen te verhuizen voordat het project zou starten. ‘We vroegen ons af wat ons aan overlast te wachten stond, en of we nog wel goed de stad in en uit zouden komen. Ook hebben we collectief met een aantal buurtbewoners onderzoek laten doen naar de bouwkundige staat van onze huizen. Om sterk te staan als er schade zou ontstaan door de bouwwerkzaamheden. Die is er nooit gekomen en ook qua bereikbaarheid en overlast is het allemaal geweldig meegevallen. Dat komt deels omdat we iets van de bouwput af wonen, maar ook door de zorgvuldige communicatie rond alle werkzaamheden. Zorgvuldig vanwege de inzet van meerdere communicatiemiddelen, het vieren van hoogtepunten met de buurtbewoners, de vele bijeenkomsten waarop je altijd vragen kon stellen. Ook het informatiecentrum, de Dagen van de Bouw en de uitzendingen van A2 Actueel op de regionale en lokale tv-zenders vond ik een gouden zet. Daardoor kreeg je steeds meer oog voor de ongelooflijke logistieke uitdaging om dit project tot een goed einde te brengen. Wat voor buurtbewoners aanvankelijk nog een grote zorg was, sloeg daardoor om in iets waar iedereen enorme bewondering voor heeft. Sceptis werd waardering. ‘Hun’ tunnel werd opeens ‘onze’ tunnel.’

Over één ding is Margo echter nog steeds niet te spreken. De kruising van de Scharnerweg en de A2 was gedurende de bouwwerkzaamheden een koude kruising. Mensen mochten alleen rechtdoor rijden en nergens links- of rechtsaf slaan. De weg-beheerders (Rijkswaterstaat en de gemeente Maastricht) zetten regelmatig verkeersregelaars in en lieten motoragenten patrouilleren om te voorkomen dat dit gebeurde. Toch bleven veel automobilisten, vooral Belgische en Franse, rechts- of linksaf slaan. ‘Voor alle kinderen die dagelijks overstaken, waaronder mijn dochter, was dat levensgevaarlijk. Ik vind dat Rijkswaterstaat en de gemeente daar toch te weinig aan hebben gedaan. Als je merkt dat de maatregelen onvoldoende werken, moet je nog betere maatregelen nemen. We mogen ons gelukkig prijzen dat er nooit een dodelijk ongeluk is gebeurd.’

Slapeloze nachten

De tunnel speelt ook een rol in het leven van de ouders die in het Ronald McDonald Huis komen omdat hun kind zwaargewond of ernstig ziek in het ziekenhuis van Maastricht ligt. ‘Verreweg de meeste ambulances gaan via de tunnel naar het ziekenhuis. Misschien zitten de ouders daar ook wel in, vol paniek’, aldus Margo. Zij nam daarom in 2013, nadat een collega het idee had opgepikt op een internationale conferentie van Ronald McDonald Huizen, het initiatief om in de A2-tunnel vóór de opening een benefiet galadiner te houden. Een wild plan waarvan ze zich niet kon voorstellen dat het zou lukken. ‘In zo’n enorm project twee dagen de bouw stilleggen, was dat realistisch?’ Toch lukte het, met dank aan medewerkers en directie van Project-bureau A2 Maastricht en Avenue2, de burgemeester van Maastricht, evenementenbureau Treat, vele vrijwilligers en bedrijven die gratis of tegen een korting meehielpen. ‘We hebben twee jaar aan de voorbereidingen gewerkt. In zo’n tunnel is namelijk niks, geen stroom, geen water. We moesten denken aan de catering van 800 gasten, brandmelders, vluchtwegen, luchtbehandeling, temperatuur, de aan- en afvoer van spullen. Alles moest er van de zuidkant in, de vrachtwagens moesten 1,2 kilometer de tunnel inrijden en via dezelfde route weer achteruit terug. Of ik er slape-loze nachten van heb gehad? Och jongen, zoveel! Overigens mede ook vanwege de discussies over de Portugese werknemers. Hoe kun je uitleggen dat een goede doelenorganisatie de bouw twee dagen stillegt om geld op te halen, terwijl tegelijkertijd het beeld ontstond dat buitenlandse werknemers te weinig betaald zouden krijgen? Het heeft niets met elkaar te maken, maar ik kreeg het er wel benauwd van.’



Benefietgala ‘(T)huis in de tunnel’ voor het Ronald McDonald Huis (2015).

Kippenvel

(T)huis in de tunnel werd een groot succes. ‘Ik wilde een intieme sfeer, om mensen het gevoel te geven dat je in een Ronald McDonald Huis thuis kunt zijn. Dat de tunnel een betekenis heeft voor mensen die uit de hele provincie naar het ziekenhuis komen. En dat een tunnel ook symboliseert dat er aan het eind hopelijk licht is. Het meest dankbaar denk ik terug aan Nelleke. Een moeder die bij ons weken heeft gelogeed omdat haar zoontje bij een auto-ongeluk bijna was verdrongen. Zij stond in haar galajurk haar verhaal te vertellen, zo krachtig, hoopvol, eerlijk en authentiek. Je kon een speld horen vallen. Iedereen voelde meteen: daarom zitten we dus hier. Ik krijg daar nog steeds kippenvel van.’ Het galadiner leverde uiteindelijk een bedrag op van bruto € 86.500. Margo rekent voor wat dat betekent. ‘Wij ontvangen geen subsidie en draaien op bijdragen van sponsors. Een gezin dat bij ons logeert, betaalt € 15 per nacht. De kostprijs is € 50. Met de opbrengst van het diner kunnen we dus meer dan 2.000 overnachtingen mogelijk maken. Zo veel nachten dat ouders dicht bij hun kinderen kunnen zijn, dat is onbetaalbaar.’

Magisch

Margo bekent dat ze na het diner wel in een gat viel. ‘Ik realiseerde me dat dit *once in a lifetime* was. Want hoe uniek is het om te dineren op een plek waar later elke dag duizenden mensen doorheen jassen? Het succes is vooral te danken aan de samenwerking. Iedereen heeft dit gewild en ging ervoor. Soms ontstaan dan magische dingen. En dat geldt misschien ook wel voor het hele project. Ik vind het onwaarschijnlijk dat je gewoon een snelweg onder de grond kunt leggen, met al die consequenties voor het

verkeer. Zowel technisch als logistiek is dat een geweldige prestatie.’ Resteert de vraag of Margo de kloppende ader van haar leven niet mist. ‘Nee, nee, nee’, klinkt het resoluut. ‘De A2 is er nog steeds, maar nu onder de grond. En er is zo veel moois voor teruggekomen. Veel minder verkeersgeruis als we zondagochtend in de tuin zitten. De prachtige Gemeenteflat die nu beter tot zijn recht komt. Een buurt die kan opbloeien. Een nieuw mooi park op het Oranjeplein om de hoek. Wij wonen straks op één van de mooiste plekken van Maastricht. En dan heb ik ook nog de kans gekregen om in de tunnel een feestje te vieren.’



‘Het moest ook in Den Haag pijn doen’

Toen Gerd Leers in 2002 burgemeester werd van Maastricht, waren de geesten in politiek Den Haag rijp voor ondertunneling van de A2. De race was echter nog niet gelopen. Daarvoor moest er ‘bloed aan komen’: ‘ons probleem moest ook in Den Haag pijn gaan doen’. Leers, niet wars van ongebruikelijke acties, haalde een onverwacht drukmiddel uit de kast toen A2 Maastricht onder het kabinet-Balkenende II weer van de agenda leek te verdwijnen. In partijgenote en minister van Verkeer en Waterstaat Karla Peijs vond hij vervolgens een medestander om voor A2 Maastricht een toekomstbestendige oplossing te realiseren.

We schrijven 1 februari 2002. Gerd Leers (CDA) wordt, na twaalf jaar lidmaatschap van de Tweede Kamer, burgemeester van Maastricht. In zijn achterzak zit onder meer de mede door hem ingediende en breed door de kamer gesteunde motie om de A2 in Maastricht definitief aan te pakken. Maar een motie is ‘slechts’ een motie; doorslaggevend is dat de ondertunneling van de A2 met prioriteit wordt opgenomen in het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT, tegenwoordig met de toevoeging van Ruimte het MIRT). Dat was niet vanzelfsprekend; Maastricht kwam immers niet voor in de landelijke filemeldingen, volgens Leers louter een gevolg van het feit dat in de kilometers vóór de Geusselt-kruising geen detectielussen in het asfalt zaten. Dan valt in het najaar van 2002 het kabinet-Balkenende I. Leers verzint een list.



Wat deed u?

‘Er kwamen nieuwe Tweede Kamerverkiezingen op 22 januari 2003. Alle lijsttrekkers van de politieke partijen kwamen langs in Maastricht. Met woordvoerder Wim Ortjens bedachten we het plan om hun beloftes over de A2 in Maastricht op video op te nemen. Van tevoren hadden we hun voorlichters verteld dat we de A2 aan de orde zouden stellen en een antwoord verwachtten. Goed voorbereid zeiden de lijsttrekkers natuurlijk allemaal dat het vanzelfsprekend was om de A2 te ondertunnelen. De opnames daarvan stuurden we hen vervolgens als een bevestiging toe.’

En toen?

‘De A2 leek onder het nieuwe kabinet-Balkenende II definitief in het MIT te komen, mede ook omdat het Maastricht werd gegund. Geen enkel kabinet wil het verwijt krijgen alleen projecten uit te voeren in de Randstad. En A2 Maastricht was door stad en regio dermate goed gemotiveerd en voorbereid dat het voor het Rijk een geschikt project was om op aan te sluiten. Maar toen moest Balkenende II bezuinigen. Met als resultaat dat A2 Maastricht weer dreigde te sneuvelen. Wij hebben een paar dingen gedaan om dat terug te draaien. We lieten via het acht uurjournaal weten dat we het niet pikten. En ik confronteerde mijn partijgenoot Jan Peter Balkenende persoonlijk met zijn op video vastgelegde beloftes. Zijn kabinet had fatsoen en geloofwaardigheid hoog in het vaandel staan. Ik zei tegen hem dat daar ook bij hoort dat je je aan je afspraken houdt. Daar bleek hij gelukkig gevoelig voor. Daarnaast hebben wethouder Aarts en ik een onderzoek laten doen door de Universiteit Maastricht naar de gezondheid van kinderen in scholen langs de A2. Zij hadden aantoonbaar meer gezondheidsklachten dan kinderen op andere scholen. Daarmee maakten we duidelijk dat de A2-problematiek in Maastricht méér was dan alleen een infrastructureel probleem.’

Waarom speelde u het zo hard met Balkenende?

‘In de Tweede Kamer heb ik geleerd dat je alleen iets gedaan krijgt als jouw probleem ook een probleem voor Den Haag wordt. Het moet ook daar pijn doen. Dat lukte met de video’s en het onderzoek van de universiteit. Het heeft in het begin wel de uitstekende relatie met premier Balkenende onder druk gezet. Ik sprak hem immers aan op zijn persoonlijke integriteit en paste daarmee persoonlijk veel druk toe. Maar ik wist dat het niet zou lukken met een vriendelijk gezicht. Er moest bloed aan komen. Ik vond dat het moeilijkste moment van A2 Maastricht. Later heb ik het gelukkig weer bijgelegd met Jan Peter.’

Waarna u, mevrouw Peijs, in beeld komt. U ging als minister van Verkeer en Waterstaat mee in de wens van de gemeente Maastricht om voor een robuuste oplossing te kiezen. Waarom?
‘Voorop stond ook voor mij dat het zo niet langer kon in Maastricht. Niet eens voor de mensen die één keer per jaar op weg naar het zuiden in de file stonden, maar wel voor de omwonenden die meer uitlaatgassen slikten dan wie ook in Nederland. Vervolgens bleek uit nieuwe verkeersprognoses dat de A2-tunnel in Maastricht,

zoals-ie was bedacht met 2 × 2 rijbanen ondergronds en een weg bovengronds, misschien na een jaar of tien al te krap zou worden. Ik steunde het gemeentebestuur van Maastricht in het streven naar een oplossing die ook voor de lange termijn voldoende zou zijn. Ik vond het voor de stad niet acceptabel dat er aan de tunnel misschien al na een paar jaar weer iets moest gebeuren, als dat überhaupt al kon. Vandaar de keuze voor een tunnel met een grotere capaciteit van in totaal 2 × 4 rijbanen in plaats van 2 × 3. Achteraf een goede beslissing. Het verkeer is sindsdien enorm toegenomen en ook zwaarder geworden, met langere vrachtwagens en grotere auto’s.’

Helpt het in zo’n situatie dat Gerd Leers en u partijgenoten zijn?

‘Nee en ja. Nee, omdat de inhoud voor mij altijd voorop stond. Ja, omdat ik Gerd kende en wist dat hij geen onzin verkocht. Daarnaast heb ik me ook altijd ingezet voor de regio. En Maastricht en de regio hadden een goed verhaal dat ook door de omgeving werd ondersteund. Bovendien waren ze bereid financieel bij te dragen, ook toen de kosten voor de tunnel door de vergroting van de capaciteit stegen naar uiteindelijk € 630 miljoen. Voor het kabinet was dat een bewijs dat het de stad en regio ernst was.’

De toezegging voor een extra rijksbijdrage deed u tijdens een werkconferentie in 2005 beneden in het Regionaal Historisch Archief in Maastricht. Alle kopstukken waren aanwezig en men was vooraf behoorlijk zenuwachtig.

‘Gerd Leers heeft me voor die conferentie persoonlijk afgehaald van het vliegveld en tijdens de rit van Beek naar Maastricht heb ik hem al verteld dat wij akkoord waren. Tijdens de conferentie heb ik wel de voorwaarde gesteld dat ook de gemeente en provincie hun deel zouden bijdragen en dat hebben ze dus gedaan.’

In 2007 nam u afscheid als minister van Verkeer en Waterstaat. Bent u daarna nog terug gekomen naar het project?

‘Toen de bouwwerkzaamheden nog in volle gang waren, heb ik eens een Europese delegatie meegenomen naar het project. Aanleiding was dat A2 Maastricht Europese subsidie heeft gekregen uit het programma TEN-T, dat zich richt op het stimuleren van grensoverschrijdende verkeersnetwerken. De Europese Commissie gaat daarover en ziet A2 Maastricht als een paradepaardje.’

Hoe kijkt u terug op deze cruciale periode voor A2 Maastricht?

Peijs: ‘Het is fijn om als minister te hebben meegewerkt aan een project dat zo is omarmd door de bevolking. Ik heb A2 Maastricht leren kennen als een sympathiek project waarin iedereen zijn best deed het ook voor de gewone mensen in Maastricht en daarbuiten goed te maken. Dat heeft een groot verschil gemaakt.’
Leers: ‘Ik ben altijd blijven geloven in een goede afloop, maar het was een hindernisrace. In de politiek kunnen zich altijd toevallige omstandigheden voordoen die je niet in de hand hebt en die je project weer in een ander perspectief plaatsen. Je mag daarom nooit achterover leunen. Ik zeg altijd: het is pas definitief binnen als je kunt pinnen.’



Louis Prompers over wat van A2 Maastricht een succes heeft gemaakt

Directeur Projectbureau A2 Maastricht

‘Een project is zo goed als de kwaliteit van de samenwerking’

Alle betrokkenen verliefd laten worden op de opgave en de aanpak van A2 Maastricht: dat was in essentie de opdracht die Louis Prompers zich stelde toen hij directeur werd van Projectbureau A2 Maastricht. Hij noemt zichzelf een verbinder, het ‘oliemannetje’ dat er alles aan deed om van de mensen die aan A2 Maastricht werkten bondgenoten te maken. Zijn gereedheidskist werd niet gedomineerd door harde procedures, managementmodellen, protocollen en afvinklijstjes, maar door zachte instrumenten als enthousiasmeren, elkaar leren kennen, onderling begrip kweken, overtuigen, moed en volharding. Een gesprek over hoe je door intensieve samenwerking kwaliteit en snelheid organiseert.

Samenwerken, bondgenoten, verbinden, elkaar leren kennen: het zijn woorden die niet passen bij de maatschappelijke tendens naar een toenemende juridisering en een sterke focus op risicomijding en maximale controle.

‘Klopt, ze passen beter bij het zogenaamde Rijnlands model van zaken doen en daar ben ik een groot voorstander van. Ik vertaal het Rijnlands model bij een project als A2 Maastricht in de zes V’s. Door Verbinden, Vertrouwen, Vakmanschap, Visie, Vereenzelvigen en Vervaardigen worden betrokkenen bondgenoten.

In het Angelsaksische model, de tegenhanger van het Rijnlands model, wordt vooral gewerkt vanuit angst en onzekerheid. De contracten en protocollen staan voorop en die moeten tot in de puntjes worden nageleefd. Ik noem dat theatrale strengheid. Er zijn dan in een gemiddeld project meer juristen actief dan ingenieurs. Het proces krijgt de overhand en de inhoud, de echte opgave raakt ondergesneeuwd. Terwijl in mijn ogen alles dienstbaar moet zijn aan die opgave. Juridische procedures, de techniek of sectorale belangen zouden nooit mogen domineren.’

Handig, zo’n schema met V’s. Hoe breng je het in de praktijk?

‘Door te leren luisteren en elkaar goed te leren kennen. Door respect te ontwikkelen voor elkaars belangen. Door elkaar een gelijkwaardige positie te gunnen, van de opdrachtgevers tot de opdrachtnemer, de platforms van buurten en bedrijven, de gemeenteraad en de Maastrichtse burger. Niemand is de baas. En door te praten tot je op basis van een echte consensus tot overeenstemming komt. En met echte consensus bedoel ik dat iedereen niet alleen een visie deelt, maar zich daarmee ook vereenzelvigt. Zet tien mensen in een overleg, formuleer een visie zonder door te praten over wat iedereen daarmee bedoelt en er blijken achteraf zeven interpretaties te bestaan. Zo wordt je geen bondgenoten.’

Hoe zien we deze visie terug in de aanpak van A2 Maastricht?

‘We hebben vanaf het begin ingezet op een integrale benadering van de opgave. We stuurden aan op een gemeenschappelijke ambitie om een maximale synergie te bereiken tussen mobiliteit, bereikbaarheid en leefbaarheid. Dat is met vier opdrachtgevers in het versnipperde overheidslandschap niet vanzelfsprekend. Afdelingen en geldstromen zijn verkokerd. De minister van wat destijds nog Verkeer en Waterstaat heette, wordt afgerekend op het gerealiseerde aantal kilometers snelweg. Niet op het meewerken aan een integraal project waarvan een stad beter wordt, want dat is stadsvernieuwing en hoort bij een ander ministerie. Om toch iedereen achter zo’n opgave te krijgen, moet je beschikken over overtuigingskracht, volharding, durf en lef. Je moet mensen enthousiasmeren zodat ze van belanghouders aandeelhouders worden. Simpel gezegd: je moet ze verliefd laten worden op de opgave. Dat is bij A2 Maastricht gelukt dankzij een krachtig en consistent stads- en provinciaal bestuur en visionairs bij Rijkswaterstaat. En door voortdurend te blijven bouwen aan het onderling vertrouwen tussen die partijen.’

Je praat over durf en moed. Wanneer was dat bijvoorbeeld aan de orde?

‘Dat begon al bij de oprichting van het gemeenschappelijke projectbureau en de afspraak het project voor gemeenschappelijke rekening en risico te realiseren. Het eerste betekende dat de vier afzonderlijke overheden hun opdrachtgeversrol delegeerden aan een zelfstandig projectbureau. Daarmee plaatsten de bestuurders zichzelf op afstand. Een minister of wethouder kon niet meer zo maar iets vinden over A2 Maastricht. Het primaat lag bij het projectbureau. De gemeenschappelijke rekening betekende dat

de overheden afhankelijk werden van elkaar. Ook dat vraagt om moed. Tegelijkertijd word je zo medeverantwoordelijk en hou je elkaar beter vast.’

Moedig was ook de aanbestedingsprocedure. Het is zelden vertoond om al zo vroeg in het proces met de aanbesteding te beginnen.

‘Inderdaad. Er was nog geen onherroepelijk Tracé-besluit. We hadden alleen het Programma van Eisen en het Ambitiedocument. Vooral het Ambitiedocument was een gouden greep omdat daarin onze wensen, feitelijk onze topeisen, stonden. Daarbij telde het vervullen van onze eerste wens van synergie en integraliteit dubbel. Juristen vonden dit te vaag om een aanbesteding mee te beginnen, maar we hebben het toch gedaan. Het was immers onze bedoeling om marktpartijen te prikkelen zelf met oplossingen te komen. Met een Tracébesluit was dat nooit gelukt want dan had alles al vastgestaan. Maar het betekende dus ook dat de keuze voor een tunnel nog niet juridisch onherroepelijk was. Het Rijk had daarover een beleidsbesluit genomen, dat niet onderhevig was aan inspraak. Het had ons dus kunnen overkomen dat na de aanbesteding bij de formele inspraak op het ontwerp Tracé-besluit een massaal protest was ontstaan tegen de tunnel. Omdat we mensen vanaf het begin, via de vrijwillige consultaties, hadden meegenomen in deze oplossing is dat echter niet gebeurd. Bovendien waren bij het genoemde beleidsbesluit alle varianten zorgvuldig tegen elkaar afgewogen. Door op deze manier het Tracébesluit te laten afhangen van de uitkomst van de aanbesteding, is er tijdwinst geboekt en hebben we optimaal gebruik gemaakt van de creativiteit van de marktpartijen.’

Van de vrijwillige consultaties was die in de aanbestedingsfase het spannendst. Het was een groot risico om de burgers, en eerder in de aanbesteding al de buurten en het bedrijfsleven, in de positie te brengen om hun mening te geven. Aantasting van het gelijke speelveld lag op de loer, met alle ellende van dien.

‘Ja, maar dit hoorde bij de bewuste keuze om de Maastrichtse samenleving op een volwassen manier te laten participeren in het project, in plaats van alleen maar te werken met ingekapselde inspraakprocedures. Als je de ervaringsdeskundigheid van burgers, buurten en bedrijven in evenwicht brengt met de technische deskundigheid van de professionals, krijgt het plan een hogere kwaliteit. Daarvoor moet je je wel vroeg in het proces kwetsbaar durven opstellen.’

Een criticaster zal zeggen dat je zo je eigen tegenstand organiseert.

‘Ook dat hoort bij goed leiderschap. Het houdt je scherp. Je kunt bovendien beter investeren aan de voorkant dan branden blussen aan de achterkant. Mensen gingen door de vroegtijdige presentatie van de drie concurrerende plannen begrijpen dat het niet alleen over een tunnel ging, maar dat daar een heel plan achter zat. Dat je niet zo maar onderdeeljes bij elkaar kon voegen. Zo ontstond er veel draagvlak voor deze aanpak, waardoor de

In 2013 werd een Vlaams-Nederlandse regeringstop in Maastricht afgesloten met een bezoek aan de A2-tunnel. Premier Rutte, ministers Schultz van Haegen en Kamp, de Vlaamse minister-president Peeters en ministers Crevits en Lieten maakten tijd voor een praatje met de tunnelbouwers en poseerden graag voor de foto's van medewerkers en pers.



latere formele procedures relatief snel konden worden doorlopen. Niettemin was het heel spannend. Als tijdens de presentatie een grote voorkeur was ontstaan voor één van de drie plannen, hadden we een vet probleem gehad. Vooral ook omdat we de beoordeling in handen hadden gelegd van de onafhankelijke Gunningsadviescommissie. Die zou dan in een onmogelijke positie zijn gekomen. Zo’n consultatieronde zou niet verstandig zijn bij een controversieel project in een turbulente omgeving. Dan is het afbreukrisico te groot. Met andere woorden: er bestaan hiervoor geen blauwdrukken.’

De samenwerking tussen de opdrachtgevers is tijdens de uitvoering voortgezet in de samenwerking met Avenue2. Waarom?

‘Een project is zo goed als de kwaliteit van de samenwerking. Je moet elkaars belangen respecteren en ze niet laten concurreren met elkaar. Daarom hebben we vanaf het begin ingezet op verbindend projectmanagement. Wekelijks kwamen de directeur van Avenue2, de diverse projectmanagers en ik bij elkaar om alle potentiële problemen en risico’s te bespreken. Deze blijven in veel projecten vaak te lang op de werkvloer dooretteren. In ons overleg kwamen ze snel op directieniveau en namen we besluiten. De insteek was om incidenten niet te laten uitlopen op conflicten, maar altijd te handelen vanuit de *Best for Project*-gedachte: wat is het beste voor het project? Zo voorkom je dat risico’s of problemen uit de hand lopen en tot vertraging leiden. Dat hebben we bij A2 Maastricht weten te voorkomen. Sterker nog: Avenue2 stelde een versnelling voor door de tunnel vanaf twee kanten te gaan uitgraven en op te bouwen, in plaats van één. Daar hebben we aan meegewerkt, onder meer door de termijnbetalingen aan te passen.

De aldus verkregen voorsprong op de planning hebben we overigens later weer verspeeld door de financiële problemen in 2015.’

Zowel Strukton als Ballast Nedam maakte in 2015 bekend verlies te hebben geleden op A2 Maastricht. Ballast Nedam ging bijna failliet. Ben je toen niet bang geweest voor vertraging?

‘Dat was inderdaad bijzonder spannend, vooral omdat we zelf als opdrachtgever niks konden doen. Het was een probleem van Avenue2. Door de wegen van Strukton en Ballast Nedam te scheiden, kon het project verder. Deze perikelen hebben wel een aantal maanden gekost waardoor de genoemde voorsprong weer verloren ging. Toch vond ik dat niet de spannendste periode tijdens de tunnelbouw. Dat was voor mij het jaar later, 2016.’

Waarom?

‘Toen moest de tunnel worden ingericht met de laatste installaties en begon het testen ervan. Dit onderdeel kwam ernstig in gevaar door het faillissement van Imtech. Ik ben erg blij dat directievoorzitter Gerard Sanderink van Strukton (zie het interview elders in dit boek – red.) de verantwoordelijkheid heeft genomen om de problemen op te lossen. Het was een lastige periode, ook omdat er nieuwe wet- en regelgeving was gekomen. Het heeft veel kunst- en vliegwerk gekost om de klus met de nodige onorthodoxe oplossingen op tijd te klaren. We zijn daar overigens altijd open in geweest. Begin november 2016 heb ik nog aan de gemeenteraad van Maastricht en Rijkswaterstaat laten weten dat we nog steeds streefden naar ingebruikname op 16 december, maar dat we bij onvoorziene problemen in de zes weken vóór die datum niet zouden schromen om het uit te stellen. Dat paste bij onze open



De laatste schep grond wordt uit de bouwkuip gehaald.
V.l.n.r.: projectmanager grondverzet Avenue2 Menno Kaandorp,
pastoor Mattie Jeukens, projectdirecteur A2 Maastricht Louis
Prompers en directeur Infra Avenue2 Bauke Lobbezoo. Op de
achtergrond uitvoerder grondverzet Avenue2 Johan Pelzer (2014).

manier van communiceren. Achteraf denk ik dat ook die communi-
catie het succes en de slagkracht van A2 Maastricht heeft bepaald,
naast de focus op inhoud in plaats van proces, de samenwerking in
plaats van concurrentie en de participatie in plaats van inspraak.’

Wat was onderscheidend aan de communicatie?

‘We hebben ons communicatieteam en -budget samengevoegd
met dat van Avenue2. En we hebben altijd meer gedaan dan alleen
mededelingen verstrekken. We hebben ons best gedaan mensen
mee te nemen in het verhaal van A2 Maastricht, door ze daar op
allerlei manieren bij te betrekken. De toon was altijd direct en
zo eerlijk mogelijk. Bij hinder en overlast versholen we ons niet
achter wet- en regelgeving. En we maakten er iets collectiefs van.
Iedereen in Maastricht had wel op de een of andere manier last
van het project. Zo bouw je niet alleen aan vertrouwen, maar leg
je ook een basis voor de gaandeweg gegroeide collectieve trots.
Dan nog geef ik een dik compliment aan al die bewoners die twee,
drie jaar lang op de eerste rij alle overlast over zich heen kregen.

opdrachtgever en opdrachtnemer nooit te innig mag worden.
Ieder houdt zijn eigen verantwoordelijkheden en belangen. Maar
uiteindelijk draait het in zo’n project toch om mensen die samen
een klus moeten klaren.’

Wat kunnen we leren van de commotie rond de inzet van de buitenlandse werknemers?

‘Daaruit blijkt wat mij betreft dat onze Rijnlandse aanpak van
verbinden en samenwerken beter werkt dan de Angelsaksische met
procedures en contracten. Net als bij de financiële verliezen hadden
we hier als opdrachtgever formeel niets mee te maken. Toch hebben
we niet weggekeken en het algemeen maatschappelijk probleem
ook tot ons probleem gemaakt en in overleg met Avenue2 de
verantwoordelijkheid genomen om een onafhankelijk onderzoek
te laten doen. Avenue2 heeft vooraf aangegeven zich daaraan te
committeren. Dat is gebeurd door de betrokken werknemers te
compenseren voor de huisvestingskosten, ook al was dat juridisch
niet verplicht. Een alternatief zou zijn geweest dat de werknemers
zelf een rechtszaak waren begonnen, maar dan waren ze vandaag
de dag nog steeds niet gecompenseerd, mits ze überhaupt van de
rechter gelijk hadden gekregen. Verder is dit een maatschappelijk
probleem dat in veel projecten en sectoren speelt. Wij hadden
de pech dat A2 Maastricht in de belangstelling stond en er werd
onterecht gesuggereerd dat buitenlandse werknemers voor een
appel en een ei moesten werken. Wij werden als negatief voorbeeld
gesteld, maar ik vind dat Avenue2 dit goed heeft opgelost.’

En het andere pijnpunt: de forse verliezen van Strukton en Ballast Nedam?

‘Ook dit speelt niet alleen bij A2 Maastricht. Beide partijen hebben
bij het project rond de A15 in Rotterdam twee- tot driehonderd
miljoen verloren. In vrijwel alle grote infrastructurele projecten
lijden marktpartijen de laatste jaren verlies. Bij A2 Maastricht
kwam dat door tegenvallers zoals de onvoorziene zwaardere
ondersteuning van de bouwput. Of Avenue2 te krap had begroot,
kan ik niet zeggen. De *business cases* voor het infra- en vastgoed-
deel zagen er reëel uit. Feit is natuurlijk wel dat ze met de
constructie van *Design & Construct* alle onvoorziene risico’s
overnamen. Maar dat wilden marktpartijen destijds zelf. Wat dat
betreft moeten zij ook in de spiegel kijken.’

Toch roept dit de vraag op of het reëel is bij dit soort projecten alle onvoorziene risico’s bij de aannemer te leggen. Wat kunnen we dan leren van A2 Maastricht?

‘Ik durf de stelling aan dat zonder de intensieve samenwerking
tussen opdrachtgever en opdrachtnemer de verliezen bij
A2 Maastricht groter waren geweest. Dus de aanpak van A2
Maastricht werkt. De verliezen zouden kunnen worden voorkomen
met veel grotere budgetten voor onvoorziene uitgaven. De opdracht-
gever kan bij een aanbesteding de opdrachtnemer verplichten
in de begroting een grote pot onvoorzien op te nemen. Nadeel
daarvan is dat wanneer die pot niet volledig wordt aangewend,
de opdrachtgever te veel heeft betaald. Bij A2 Maastricht hebben

we gewerkt met een klein weerstandsfonds. Er zijn in een bouw-
project altijd onvoorziene en niemand te verwijten zaken die tot
meerkosten leiden; grijze gevallen die ellenlange discussies
kunnen veroorzaken over wie daarvoor de beurs trekt. Bij A2
Maastricht zijn ze betaald uit het weerstandsfonds. Zo voorkwamen
we vertraging en onnodige verliezen voor Avenue2. Want ver-
traging is voor een aannemer de grootste kostenverhogende factor.
De kosten van *overhead* lopen namelijk door, ook al gebeurt er
even niks in de bouwput. Ik kan me voorstellen dat je zo’n con-
structie ook toepast op een substantiëlere schaal. Opdrachtgever
en opdrachtnemer verhogen hun potten onvoorzien en voegen
die bij elkaar in wat ik noem een alliantiebudget. Nadeel is dat je
in het plan dan vooraf minder kwaliteit kunt opnemen. Maar als
de onvoorziene uitgaven meevallen en de pot niet leeg raakt, kun
je de kwaliteit desgewenst en waar mogelijk alsnog in een later
stadium toevoegen. Zo worden de risico’s evenwichtig verdeeld en
raakt de voortgang van een project minder snel in gevaar.’

Welk moment is je in het hele project het meest bijgebleven?

‘Heel emotioneel vond ik het moment dat we aan het eind van de
aanbesteding afscheid moesten nemen van twee marktpartijen.
Alle drie waren tot het naadje gegaan om te winnen. Door onze
manier van werken hadden we ons ook met hen verbonden. We
zijn twee jaar intensief met elkaar opgetrokken, alsof we allemaal
hét plan maakten. En toen vielen de twee verliezers opeens weg.
We konden niks voor hen doen en ze waren er kapot van. Maar dat
zij zich ook aan ons verbonden voelden, blijkt uit het feit dat ze
ondanks de grote teleurstelling geen protest aantekenden tegen
de procedure.’

Tot slot nog een anekdote?

‘We hadden met pastoor Mattie Jeukens afgesproken dat zijn
Barbara-beeldje een definitieve plek zou krijgen langs een vlucht-
weg in het noordelijk dienstengebouw. Een kunstenaar had er
een houten vitrine voor gemaakt en Mattie zou het beeldje daar
tijdens een feestelijk moment in plaatsen. Bleek dat de vitrine te
klein was. Het kroontje van Barbara paste niet. Ter plekke is aan de
bovenkant een gat gefreesd en toen kon Barbara er gelukkig wel
in. Ik wil maar zeggen dat de techniek voor niks staat.’



Bennie van Est, Math Dupuits en Ad Lutters over de inbreng van de buurten

Leden van het A2-Buurtenplatform

‘De buurten vooraf betrekken voorkomt gedoe achteraf’

Het project A2 Maastricht heeft gevolgen voor acht omringende buurten. Om hen te betrekken bij de aanpak werd in 2004 het A2-Buurtenplatform opgericht. Zo kon de informatieverstrekking aan en het overleg met de afzonderlijke buurtplatforms op één centrale plek worden georganiseerd. Ad Lutters werkte er als onafhankelijk voorzitter aan dat de buurten op één lijn kwamen en bleven. Samen met leden van het eerste uur Bennie van Est en Math Dupuits kijkt hij terug op de bereikte resultaten.

‘We hebben moeten vechten soms, en ook niet alles gewonnen. Maar we hebben als eenvoudige burgers en goedbedoelende vrijwilligers toch veel voor elkaar gekregen’, zo vat Bennie van Est het werk van het A2-Buurtenplatform samen. ‘We hadden het anders ook nooit zo lang volgehouden met al die experts tegenover ons, al moesten we dingen soms wel twee keer of vaker aan de orde stellen’, voegt Math Dupuits toe.

Vergeeld papier

Dupuits en Van Est zijn vanaf het begin lid geweest van het A2-Buurtenplatform, beiden namens het buurtplatform uit hun eigen buurt. Van Est vertegenwoordigde Wyckerpoort Actief, Dupuits Buurtbelangen Nazareth. Leuk detail is dat Van Est als middelbare scholier in 1979 een werkstuk schreef over het verkeer op de A2, gebaseerd op het verkeerscirculatieplan uit 1975. Hij haalt het vergeelde papier tijdens het interview uit zijn tas, getypt op een oude typemachine, vol kolommen met cijfers over verkeersstromen. Ook Dupuits was al ruim voor de komst van het A2-Buurtenplatform bezig met de A2 en ook hij heeft daarvoor documenten meegenomen. Zoals een brief uit 1998 waarin Buurtbelangen Nazareth fel ageerde tegen de plannen voor een nieuwe afslag van de A2 naar het bedrijventerrein Beatrixhaven. Het tracé zou voor ‘de woonkwaliteit en de kwaliteit van het leven in Nazareth ongekende gevolgen hebben’. Vanzelfsprekend namen de twee buurtvertegenwoordigers daarom zitting in het A2-Buurtenplatform dat zijn eerste vergadering hield op 29 november 2004. Lutters legt uit waarom dit platform in het leven werd geroepen: ‘Het overleg over de A2 met de betrokken buurten liep al langer. De buurtplatforms kwamen daarbij niet met eensgezinde geluiden. Dat was voor de gemeente Maastricht en later het Projectbureau A2 Maastricht onhandig. Vandaar het initiatief om het overleg te centraliseren in het A2-Buurtenplatform. Na een selectieprocedure ben ik door de buurten voorgedragen als onafhankelijk voorzitter. Als voormalig gemeentesecretaris van Maastricht kende ik de gemeente, wist ik hoe besturen functioneren en had ik ervaring met participatie in de ruimtelijke ordening en stadsvernieuwing.’

Niet binden maar vertegenwoordigen

Het A2-Buurtenplatform bestond uit acht buurten. Enkele daarvan (Wyckerpoort, Nazareth en Wittevrouwenveld) zaten in de vuurlinie van het project. Het omgaan met overlast speelde in de belangenbehartiging voor deze buurten een grote rol. Dupuits noemt als voorbeeld de bewoners van de zaagtandflats aan de Kasteel Hillenraadweg in Nazareth. Nadat de A2 tijdelijk moest opschuiven voor de werkzaamheden, konden sommige bewoners vanaf hun balkon bijna de vrachtauto's aanraken. ‘Acht van hen zijn in goed overleg met woningcorporatie Woonpunt verhuisd. Andere bewoners zijn gebleven. We hebben als buurtplatform altijd gevraagd hoe het met de overlast zat. Die was er natuurlijk wel, maar er was ook veel te zien. De mensen wonen er nog steeds naar volle tevredenheid en straks ligt er een wandelpad tussen de flats en de A2.’ Al was de overlast elders kleiner, alle buurten in het platform ondervonden minimaal de gevolgen van de wegafsluitingen en omleidingen gedurende de werkzaamheden. Het platform had over deze en andere zaken vijf à zes keer per jaar overleg met de directies van Projectbureau A2 Maastricht en Avenue2. Twee weken eerder werd dit voorbereid in een intern overleg, waarvoor vaak ook de omgevingsmanagers van het projectbureau en Avenue2 werden uitgenodigd, en soms experts. Doel van dit interne overleg was dat buurten stadsbreed gingen kijken, voorbij

het belang van alleen de eigen buurt. Daarvoor werden eventuele belangentegenstellingen met elkaar besproken en zoveel mogelijk overbrugd, zodat de buurten tijdens het latere formele overleg met de directies een eenduidig standpunt konden innemen. ‘Uitgangspunt was dat als een buurt iets bepleitte dat de andere niet betrof, alle buurten zich daarachter schaarden’, aldus Lutters. ‘Daarbij hadden we van tevoren met het projectbureau een aantal principes vastgelegd in een procesdocument. Bijvoorbeeld dat afzonderlijke buurtplatforms het recht behielden om op formele inspraakmomenten bezwaar aan te tekenen. Het A2-Buurtenplatform was dus een overlegvorm, niet bedoeld om buurten te binden maar te vertegenwoordigen. Dat procesdocument hebben we gelukkig maar zelden uit de kast hoeven te halen.’

Ho..., mond dicht

Uniek was dat het A2-Buurtenplatform al werd ingeschakeld tijdens het opstellen van het ambitiedocument en daarna tijdens de aanbestedingsfase. Vooral dat laatste was riskant en dus spannend voor het organiserende projectbureau. De strenge aanbestedingsregels schrijven immers voor dat een deelnemer aan een aanbesteding in het vooroverleg nooit en te nimmer iets mag horen over de plannen van zijn concurrenten. ‘We zijn daar zorgvuldig mee omgegaan’, aldus Van Est. ‘Maar het dreigde wel eens mis te gaan. Dan zei iemand in het overleg met één van de drie consortia: ja, maar, de ander heeft... Ho, riep Ad dan. Mond dicht.’ Het A2-Buurtenplatform wist vóór de aanbesteding de eerste aanpassing te bewerkstelligen, namelijk het verlagen van het maximum aantal voertuigbewegingen per etmaal op de laan bovenop de tunnel. Geen 20.000 zoals stond in het Programma van Eisen, maar 15.000. In het overleg met de consortia tijdens de aanbestedingsfase zorgde het platform onder meer voor meer aandacht voor de oost-westverbindingen op de Groene Loper. Ook tijdens de uitvoeringsfase werden successen geboekt. Van Est was destijds stafdirecteur van het Sint-Maartenscollege, een middelbare school in Wyckerpoort die toen lokalen had aan beide kanten van de N2. ‘Veel leerlingen moesten de N2 oversteken. Tijdens de aanleg zou er een tijdelijke voetgangersbrug over de N2 komen. Op ons aandringen is dat met een half jaar vervroegd. Toen op het sportterrein naast de school werd proefgedraaid met het intrillen van de damwandplanken, kregen we Avenue2 zo ver om dat niet te doen tijdens examens op school. Ook wisten we de projectorganisatie te vinden als tegen de afspraken in bouwverkeer door onze wijk ging of het bouwterrein niet werd gesproeid. Daar werd altijd snel en goed op gereageerd.’ Er zijn meer voorbeelden van zaken die het A2-Buurtenplatform, soms na lang aandringen, voor elkaar kreeg, zoals het instellen van de Servicelijn Maastricht Oost en het Infopunt Schade A2 Maastricht, het gebruik door Avenue2 van minder vervuilende vrachtwagens en machines en de beschildering van de Severen-tunnel. Het laat zien dat er volgens Lutters altijd goed naar het A2-Buurtenplatform werd geluisterd. ‘Omdat we niet deskundig waren, hadden ze ons van alles kunnen wijsmaken, maar dat is nooit gebeurd.’

Ontbijt bovenop de tijdelijke Scharnerwegbrug. Ad Lutters (vooraan, tweede van rechts) in gesprek met Frans Koelman (voorzitter van het A2-Bedrijvenplatform), projectdirecteur A2 Maastricht Louis Prompers en Peter Geelen (voorzitter van de A2-Werkgroep) (2013).



Eerder betrekken

Een aantal zaken kreeg het A2-Buurtenplatform niet voor elkaar. Zo lukte het niet om een fysieke afscheiding te krijgen tussen de fietsers en voetgangers op de Groene Loper. Ook werd het platform het niet eens met het projectbureau en Avenue2 over de toelaatbare grondwaterstijging na realisering van de tunnel. Verder wijzen de drie heren op het feit dat het A2-Buurtenplatform in het begin naar hun smaak soms te laat bij zaken werd betrokken. ‘Daarom hebben wij in 2009 met het projectbureau afgesproken vooraf een jaarplan te maken, met daarin alle zaken die het komende jaar aan de orde zouden zijn’, aldus Lutters. ‘Vooral bij voorgenomen omleidingsroutes was het handig dat de buurten in een vroeg stadium werden betrokken. Het is zoals wijlen burgemeester van Amsterdam Eberhard van der Laan zei: door te investeren aan de voorkant, voorkom je gedoe achteraf. Bij A2 Maastricht hebben ze dat op een gegeven moment goed opgepakt. Kijk alleen al naar het feit dat de vele vergunningen zo geruisloos zijn verleend. Volgens Avenue2 is dat uniek.’

Testament

Met het afronden van de Groene Loper is er een eind gekomen aan het A2-Buurtenplatform. De buurten blijven betrokken bij de vastgoedontwikkeling, maar meer op individuele basis bij concrete bouwinitiatieven. De grote opgave wordt om de verbinding tussen Wittevrouwenveld en Wyckerpoort te versterken. Dupuits maakt zich daarbij zorgen over een mogelijk nieuwe barrièrewerking van de nieuwbouw van duurdere woningen, waarachter dan sociale woningbouw ligt. Reden waarom hij met Lutters en Van Est pleit voor een actievere opstelling van de woningcorporaties. ‘We snappen dat ze door regeringsmaatregelen de laatste jaren weinig mogelijkheden hadden, maar de tijd is nu rijp om voor de aansluiting van de buurten medeverantwoordelijkheid te dragen.’

Het A2-Buurtenplatform zelf draagt de gemaakte afspraken in een overdrachtsdocument, het ‘testament’, over aan de wegbeheerders. Zoals de afspraak dat Rijkswaterstaat als beheerder van de A79 het geluidsscherm bij Amby groen gaat aankleden. En de afspraak met de gemeente Maastricht om bij de vernieuwde Albert Heijn aan de Scharnerweg zo nodig een zebapad aan te leggen. Een juridische status heeft het testament niet, besluit Lutters. ‘Het is een *gentleman’s agreement*, maar als men er zich niet aan houdt, kan het worden gebruikt om politieke druk te organiseren. Zo blijven de buurten de vinger aan de pols houden.’

In het A2-Buurtenplatform zaten vertegenwoordigers van de buurten Amby (Peter Burlet), Nazareth (Math. Dupuits en Ted de Vrees), Wyckerpoort (Bennie van Est en Math van Heusden), Wittenvrouwenveld, Scharn (Hans Moleman) en Heer (Jos Houben en Frans Laarmans). Voorzitter: Ad Lutters. Gedurende een deel van de periode deden ook vertegenwoordigers uit Limmel en Randwyck mee. Het Projectbureau A2 Maastricht faciliteerde het A2-Buurtenplatform met een secretariaat (Nicole Voorjans) en vergaderlocaties.



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

Directeur en landschapsarchitect bij West 8 en ontwerpmanager bij Strukton

‘De verliefdheid was er meteen’

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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



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

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

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



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

Edzo: ‘Bovendien is zo’n tunnel eigenlijk niet meer van deze tijd. De toekomst van de binnenstedelijke mobiliteit ligt in het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer. Daar biedt de Groene Loper uitstekende voorwaarden voor. De ruimte die we kregen om hiervoor optimale oplossingen te vinden, heb ik na A2 Maastricht niet meer meegemaakt.’
 Bas: ‘Hm... wat je nu zegt over de tunnel vind ik niet zo aardig. Ik vind tunnels geweldig, ben er zelfs op afgestudeerd.’
 Edzo: ‘Oké, laten we dan zeggen dat de tunnel van A2 Maastricht een heel geslaagd middel was om een ander doel te bereiken.’
 Bas: ‘Ja, daar ik me wel in vinden.’



Jan Hendrik Dronkers, Jean Luc Beguin en Jannita Robberse over de inzet van Rijkswaterstaat bij A2 Maastricht
Directeur-generaal, hoofdingenieur-directeur Programma's, Projecten en Onderhoud en hoofdingenieur-directeur Zuid-Nederland

‘A2 Maastricht mocht niet mislukken’

Rijkswaterstaat betaalde het grootste deel van de rekening en leverde de meeste medewerkers aan het Projectbureau A2 Maastricht. Er was de bouwer en beheerder van de rijks- wegen in Nederland veel aan gelegen om van A2 Maastricht een succes te maken. Het was het eerste project waarin de nieuwe landelijke tunnelwetgeving werd toegepast en de geloof- waardigheid stond na tegenvallers bij eerdere tunnelprojecten nogal onder druk. Drie hoge (voormalige) vertegenwoordigers van Rijkswaterstaat, Jan Hendrik Dronkers, Jean Luc Beguin en Jannita Robberse, laten hun licht schijnen over het bijzondere karakter van A2 Maastricht. Dronkers was van 2010 tot 1 april 2017 als directeur-generaal de hoogste baas van Rijkswaterstaat. Beguin werkte van begin 2007 tot voorjaar 2012 als hoofd- ingenieur-directeur (HID) Limburg en was lid van de Stuurgroep A2 Maastricht. Daarna bleef hij zijdelings bij het project betrok- ken als HID Programma's, Projecten en Onderhoud. Robberse was sinds najaar 2013 als HID Zuid-Nederland lid van de Stuurgroep A2 Maastricht.

Het beste van twee werelden

‘In de tijd dat het definitieve besluit viel om de A2 in Maastricht aan te pakken, hanteerde Rijkswaterstaat de filosofie ‘De markt, tenzij’. Dat was een manier om de organisatie te verkleinen, onze hegemonie in projecten terug te dringen en meer invloed te geven aan de markt en omgeving. Persoonlijk vond ik dat we daarin doorsloegen. In A2 Maastricht zijn we daarom de filosofie ‘Samen met de markt’ gaan volgen. Ik heb daar als directeur-generaal bij Rijkswaterstaat (sinds april 2017 is Jan Hendrik Dronkers locosecretaris-generaal op het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat – red.) een sterke voorkeur voor ontwikkeld. Het gaat om gelijkwaardig partnerschap. Bij A2 Maastricht was dat aanwezig. Door sterke opdrachtgevers te combineren met veel ruimte voor de markt om met creatieve oplossingen te komen, is hier het beste van twee werelden ontstaan. Hetzelfde geldt voor de combinatie tussen Rijkswaterstaat dat weet hoe je grote projecten moet organiseren en een lokale projectdirecteur die de plaatselijke problematiek en verlangens goed kent.’

Complexer, maar beter resultaat

‘Het geïntegreerd werken aan infrastructuur en gebiedsontwikkeling bij A2 Maastricht is zonder meer complexer dan alleen het bouwen van een tunnel. Je krijgt te maken met de belangen van een gemeente, maar ook van burgers en het bedrijfsleven. Tegelijkertijd heeft dit het project leuker en waardevoller gemaakt. Als je met een geïntegreerde oplossing tegemoet kunt komen aan de behoeften in een gebied, ontstaat een beter resultaat. En als je daarmee voor de lange termijn meer kwaliteit en functionaliteit kunt creëren, is het ook gerechtvaardigd dat de oplossing misschien duurder wordt. Een verstandige huiseigenaar investeert ook voor de toekomst.’

Het mocht niet mislukken

‘Er heerste bij Rijkswaterstaat wel het gevoel dat A2 Maastricht niet mocht mislukken. Vanwege het gedoe met vorige tunnels hadden we ons sterk aan dit project verbonden. Bij A2 Maastricht moest het goed gaan. Toen er alsnog problemen kwamen rond de Verkeers- en TunnelTechnische Installaties, heeft Rijkswaterstaat dan ook expertise ingebracht vanuit andere tunnelprojecten. Ook hier weer om het beste bij elkaar te brengen. Gelukkig wilde ook de hoogste baas van Strukton het project niet laten mislukken en had hij een goede verstandhouding met de projectdirecteur. Dat is belangrijk, want uiteindelijk is het ook mensenwerk.’

Met applaus ontvangen

‘A2 Maastricht is het enige project in mijn carrière waarbij ik door burgers met applaus ben ontvangen. Ik bezocht het project samen met projectdirecteur Louis Prompers en we belandden op de uitkijkbrug bij de Bauduinstraat. Daar begonnen mensen spontaan te klappen. Ik vroeg aan Louis, inmiddels een bekend gezicht in het project, of hij dat georganiseerd had. Nee, antwoordde hij.

De mensen zijn oprecht dankbaar voor wat hier gebeurt. Ik heb toen met hen gepraat. Waar woont u? Vlakbij het tracé. Dan zult u wel veel overlast hebben. Meneer, het wordt zo mooi, we hebben het er graag voor over. Ik werd daar stil van. Dat mensen al tijdens de bouw een beeld hadden van hoe het zou worden, daar een hoop ellende voor over hadden en ook nog het vertrouwen hadden dat het project goed zou worden afgerond; dat heb ik nergens anders meegemaakt. Natuurlijk, achteraf is vaak genoeg blijdschap ontstaan over mooie projecten, maar niet al tijdens de werkzaamheden.’

Lessen van A2 Maastricht

‘Van A2 Maastricht heb ik geleerd dat als je iets maakt dat door de omgeving gewenst is, je ook het krediet krijgt om een langere periode in een gebied aanwezig te zijn en hinder te veroorzaken. Inspelen op verlangens van de omgeving is de beste compensatie voor de overlast die je teweegbrengt. Een andere les is om niet te snel te wisselen met de mensen in het project. Dat helpt enorm om continuïteit en kwaliteit te realiseren. Verder: hou je aan het plan, hou je vast aan je rollen en investeer in elkaar. De problemen rond A2 Maastricht konden vooral worden opgelost doordat er goed werd samengewerkt. Dat is uiteindelijk de belangrijkste succesfactor in een project. Niet de ander kapot laten gaan, maar elkaar helpen. Dat is bij A2 Maastricht gebeurd. Ik kan begrijpen dat Louis Prompers en Gerard Sanderink in dit boek pleiten voor een alliantiecontract, waarbij opdrachtgever en opdrachtnemer samen een deel van hun potten onvoorzien in een gezamenlijk alliantiebudget bij elkaar brengen. Het is een goed hulpmiddel, maar belangrijker is de mentaliteit om je naar elkaar redelijk en billijk op te stellen.’

Saamhorigheid en trots

‘Naast het moment op de uitkijkbrug bij de Bauduinstraat vond ik de nacht van de ingebruikname van de tunnel memorabel; de burgemeester die naast me in de bus zat en tegen me zei dat de stad Maastricht nu geheel was en de aannemer die stond te stralen. Je voelde een gemeenschappelijkheid, saamhorigheid en trots die ik maar bij weinig andere projecten heb gevoeld. We hebben bij A2 Maastricht samen meerwaarde gerealiseerd. Iedereen heeft zijn beste beentje voorgezet. Zo’n bijzonder project gun ik iedereen.’

Maar liefst 5,515 damwandplanken – met een gemiddelde lengte van 25 meter – zijn in de grond getrild.





Jean Luc Beguin

Ergernis

‘Ik ben geboren in Luik, net over de Belgische grens niet ver van Maastricht. Na mijn studie ben ik in 1980 in Nederland gaan wonen. In mijn leven ben ik heel vaak door Maastricht gekomen, op weg naar Nederland of nu naar familie in Luik. Het was altijd een ergernis om in Maastricht voor een stoplicht te staan. Hoe kan het dat je op zo’n belangrijke snelweg niet door kunt rijden? Mijn vrouw en ik vroegen ons ook altijd af hoe het moest zijn om met al die uitlaatgassen langs de N2 te wonen. Het was daarom bijzonder dat ik als HID Limburg kon meewerken aan het veranderen van deze situatie. Nu ervaar ik zelf op doorreis de positieve gevolgen ervan. En als familieleden naar Maastricht gaan, zeggen ze: goh, dat gaat snel nu.’

Niet verkeerslam raken

‘Ik was vanaf het begin zeer te spreken over de intensieve samenwerking tussen de overheden onderling, de samenwerking met de aannemer en later de gezamenlijke communicatie naar alle betrokkenen en belanghouders. Ik had ook gewerkt aan de A73-tunnels en daar liepen de samenwerking en communicatie voor geen meter. Ik was blij met het grote commitment van alle partijen in Maastricht om samen voor het project te gaan. We wilden het hier niet laten mislukken, ook omdat Maastricht anders volkomen verkeerslam zou raken. De insteek was dat we elkaar zouden helpen, in plaats van elkaar tegen te werken.’

Riskant

‘Door de procedures te vervlechten wilden we tijd winnen; met de gekozen aanbestedingsvorm wilde we innovaties uit de markt prikkelen. Beide zaken zijn gelukt, maar het was riskant. Na de aanbesteding is het contract gesloten met de opdrachtnemer. Als daarna in de procedure grote planologische bezwaren waren ontstaan, zou dat tot vertraging hebben geleid met alle financiële gevolgen van dien. Ook de aanbesteding zelf had wel risico’s. Dat de drie overgebleven partijen hun plannen voortijdig presenterden aan het publiek vergrootte het draagvlak en verkleinde de kans op planologische bezwaren. Maar we waren wel bang dat de ene partij alsnog onderdelen ging overnemen van de andere. Gelukkig gebeurde dat niet omdat het drie totaal verschillende plannen waren vanuit een verschillende filosofie. Verder vraag ik me wel af wat er zou zijn gebeurd als het publiek alle plannen had afgekraakt. Gelukkig is dat vanwege de hoge kwaliteit niet gebeurd. Zo heeft het hebben van lef het totale resultaat positief beïnvloed.’

Uitvoering en onderhoud

‘Door de gekozen contractvorm van *Design @ Construct* werden ontwerp en uitvoeringskennis optimaal gecombineerd. Later hebben we in 2014 besloten ook uitvoering en onderhoud aan elkaar te koppelen door met Strukton een onderhoudscontract af te sluiten voor zeven jaar. A2 Maastricht is het eerste project waarin de

Landelijke Tunnelstandaard is toegepast. We vonden het daarom belangrijk dat er met name bij de installaties continuïteit kwam tussen oplevering en onderhoud, ook omdat dan bij de uitvoering eerder voor een hogere kwaliteit wordt gekozen. Overigens zijn de tunnelbuizen al regelmatig dicht geweest voor gepland onderhoud. Grote voordeel is dat dan altijd één tunnelniveau open kan blijven. Als je dit ruimschoots op tijd communiceert en een betrouwbare planning hanteert, hebben de weggebruikers er geen last van.’

Geleerde lessen

‘Moeilijk vond ik hoe we de tunnelstandaard konden inbrengen zonder de continuïteit in de uitvoering in gevaar te brengen. Verder verliep in het begin van het proces de discussie met vooral de brandweer moeizaam. Na een gezamenlijke studiereis is dat veranderd en gingen we samenwerken. Daaraan zie je hoe belangrijk het is om elkaar te leren kennen en begrijpen. Dat is één van de belangrijkste lessen die ik van A2 Maastricht heb geleerd. Investeer in relaties, zorg dat er betrokkenheid blijft om samen aan het project te werken, toets regelmatig of je elkaar nog begrijpt, laat problemen op tijd escaleren, zoek daarna snel naar hoe je ze samen kunt oplossen en kies de beste sleutelpersonen voor je project. De keuze voor een projectdirecteur die de stad zeer goed kende en een grote voorstander was van samenwerking heeft sterk bijgedragen aan het goede verloop van dit project. Rijkswaterstaat, de gemeente en de provincie hebben dat samen gedaan, om zo meer chemie tot stand te brengen. Andere zaken die ik hier heb geleerd, zijn het belang van een goede communicatiestrategie en de noodzaak van een goede overdracht bij wisselingen in de organisatie. Het is van groot belang op dat moment je ervaringen met elkaar te delen, zodat het project stabiel op koers blijft.’

Jannita Robberse

Wat viel u op toen u bij A2 Maastricht betrokken raakte?

‘Dat was de mate waarin de overheden zich er eigenaar van voelden. Daarnaast viel me op dat iedereen graag aan dit project werkte. En er was een grote inzet om er een succes van te maken. De mensen van Rijkswaterstaat, inclusief ikzelf, waren gedreven om A2 Maastricht niet te laten mislukken. Deels was dat een persoonlijk eergevoel, deels kwam het omdat eerdere tunnelprojecten vertraagd waren opengegaan of na de openstelling problemen hadden gehad.’

Wat vond u van dat gedeelde eigenaarschap, terwijl Rijkswaterstaat 80% van de rekening betaalde?

‘Ik vond het prettig. Het project had ook twee kanten. Voor Rijkswaterstaat stond de tunnel centraal, voor de gemeente Maastricht de Groene Loper. Die twee dingen konden alleen samen bestaan. Daarnaast wilden wij als wegbeheerder op een bepaald moment natuurlijk de tunnel openstellen. De vergunning daarvoor komt van de gemeente. Dan is het fijn als die zich



mede-eigenaar voelt. Het gedeelde eigenaarschap heeft de onderlinge samenwerking bevorderd. Het schuurde zo nu en dan wel, maar dat hebben we in de stuurgroep altijd goed uitgesproken.’

Wanneer schuurde het bijvoorbeeld?

‘Mijn insteek was altijd dat de tunnel duurzaam open moest, dat wil zeggen pas op het moment dat alles zo goed werkte en iedereen zo goed was getraind dat hij niet bij de eerste de beste tegenvaller weer dicht moest. Kwaliteit, veiligheid en zorgvuldigheid waren daarom belangrijker dan tempo. Het leek me ook geen probleem als de tunnel wat later open zou gaan, omdat het verkeer gewoon liep zoals het al jaren liep. In die opstelling werd ik ondersteund door de stuurgroep. Ik vond het daarom ietwat voorbarig om op 14 november 2016 op een persconferentie aan te kondigen dat de datum van 16 december uit het contract misschien toch gehaald ging worden. Er waren wat mij betreft nog te veel mitsen en maren die de openstelling van vier tunnelbuizen tegelijkertijd konden vertragen, zoals onverwacht slecht weer of ziekte bij de mensen die de laatste restpunten in de installaties moesten wegwerken. En ik vond het lastig dat wethouder John Aarts er als voorzitter van de stuurgroep een feestje van maakte. De tunnel was gerealiseerd op grond van de aanbestedingsregels en standaarden van Rijkswaterstaat en het projectbureau bestond voor 90% uit mensen die waren gedetacheerd vanuit Rijkswaterstaat. Dus aan wie is het dan om er goede sier mee te maken? Had dat niet minister Schultz van Haegen moeten zijn? Tegelijkertijd gunde ik het de wethouder wel en gaf hij mij op de persconferentie alle gelegenheid mijn kant van het verhaal te doen en een slag om de arm te houden. Ook vond ik het resultaat op dat moment te mooi om er een punt van te maken.’

Wat waren de spannendste momenten in het project?

‘Dat was de testfase in 2016. Vóór de A2-tunnel waren andere tunnels later dan gepland geopend. Dat kwam vooral doordat in de testfase bleek dat de systemen niet goed samenwerkten en/of dat de mensen die ermee moesten werken niet voldoende waren getraind. Ook bij A2 Maastricht verliep dat aanvankelijk moeizaam. Vanwege de ervaringen met eerdere tunnels zat Rijkswaterstaat er wel veel dichter op en trokken we er hard aan om dat goed te krijgen. Ook was er zowel bij het projectbureau als bij Avenue2 een grote bereidheid om te leren van eerdere tunnelprojecten. Maar toen het testen in de tijd werd opgeschoven, werd het toch erg spannend. Het viel onder mijn verantwoordelijkheid dat alle organisaties vervolgens toch klaar stonden om te oefenen. Lastig vond ik verder de financiële problemen bij Avenue2. Ik vroeg me af of de goede mensen wel bleven en of Avenue2 voldoende kwaliteit kon blijven leveren.’

Hoe verliep de aanvraag van de openstellingsvergunning?

‘Ook dat was enerverend. Ik deed de eerste aanvraag terwijl er nog moest worden getest en dus niet alle testdocumenten gereed waren. Vervolgens moest ik uitleggen dat de testen weliswaar problemen aan het licht brachten, maar dat dit niet altijd betekende

dat de tunnel dus niet open kon. De vergunning is bovendien een technisch moeilijk burgemeestersdossier en Maastricht had nog niet lang een nieuwe burgemeester. Ik heb veel bewondering voor de manier waarop burgemeester Penn-te Strake zich de materie snel eigen maakte. Ik heb haar ook altijd duidelijk gemaakt dat ik de tunnel alleen open zou stellen als dat duurzaam en veilig kon. Na de ingebruikname zou de oude verkeerssituatie immers meteen worden afgebouwd en later opgeheven. Een dichte tunnel zou per definitie leiden tot een verkeersinfarct en dat wilde ik te allen tijde voorkomen. Ik wilde er zelf in geloven dat openstelling verantwoord was, daarin gesteund door het advies van de onafhankelijke veiligheidsbeambte. Zo probeerde ik naar het stadsbestuur rust te creëren.’

Tijdens uw periode ontstond commotie rond de inzet van buitenlandse werknemers. Hoe heeft u dat ervaren?

‘De gemeente en Rijkswaterstaat stonden daar anders in. De gemeente voelde een grote lokale sociale verantwoordelijkheid. Voor Rijkswaterstaat gold vooral wat de uitkomst van de discussie kon betekenen voor andere projecten. De stuurgroep heeft hierin altijd één lijn gekozen. Ik heb nog aangeboden om tijdelijk het voorzitterschap van de stuurgroep over te nemen van wethouder Albert Nuss, omdat ik een neutralere positie kon innemen. Dat is niet gebeurd, maar gaf wel vertrouwen in de gekozen gezamenlijke opstelling.’

Wat waren voor u de mooiste momenten tijdens het project?

‘De eerste was de ontmoeting met mijn medewerkers tijdens de nacht van de ingebruikname. Ik kon toen het gevoel dat we het samen hadden gered, delen met degenen die het echte werk hadden gedaan. Ik herinner me ook het moment dat ik op 14 december van de burgemeester de openstellingsvergunning kreeg, vergezeld met de krat met alle onderliggende documenten. En ik ben eens uitgebreid beknuffeld door één van de A2-Stewards. Het was ten tijde van de tijdelijke afsluiting van het kruispunt van de Scharnerweg. Hij deed boodschappen voor ouderen die aan de ene kant van de weg woonden en niet meer bij de Albert Heijn aan de andere kant konden komen. Hij vertelde me hoe zijn baan als A2-Steward zijn leven had veranderd en zag mij als de weldoener van Rijkswaterstaat die dat mogelijk had gemaakt. Fantastisch wat zo’n miljardenproject kan betekenen voor het leven van mensen.’

U bent sinds februari 2017 weg bij Rijkswaterstaat en bent nu directeur van de Dienst Terugkeer en Vertrek. Hoe kijkt u terug op A2 Maastricht?

‘Het is een pareltje aan het snoer van mijn carrière, door de manier waarop we hebben samengewerkt, het feit dat we binnen tijd en budget het project hebben afgerond en de mate waarin infrastructuur en duurzame gebiedsontwikkeling met elkaar zijn verbonden. Daar kunnen andere projecten veel van leren. Verder neem ik van A2 Maastricht mee dat in welk project dan ook mensen en hun relaties er in hoge mate toe doen. Het is belangrijk om mensen bij elkaar te brengen, elkaars positie te begrijpen en elkaar wat te gunnen.’



Peter Geelen, Tiny Meese en Ed Sabel over de A2-Werkgroep

Leden van de gemeenteraad van Maastricht

‘Wij waren de brug tussen politiek, project en burgers’

In een zo langdurig en ingrijpend project als A2 Maastricht leiden incidenten, protesten van actiegroepen of klachten van burgers niet zelden tot politiek gekrakeel dat de voortgang of het draagvlak onder de bevolking bedreigt. Bij A2 Maastricht was hiervan nauwelijks sprake. Een belangrijke rol hierin speelde de A2-Werkgroep van de gemeenteraad. Een gesprek met Peter Geelen (CDA), Ed Sabel (Seniorenpartij) en Tiny Meese (Partij Veilig Maastricht) over hun schakelfunctie tussen gemeenteraad, projectorganisatie en bevolking.

Tijdens het interview met de drie raadsleden ontstaan spontaan twee extra agendapunten voor de volgende vergadering van de A2-Werkgroep: de evaluatie van de luchtkwaliteit bij de tunnelmonden en de voortgang van de werkzaamheden bij de rotonde van de Scharnerweg. Het tekent de informele manier van werken van de werkgroep. Geen formeel en bureaucratisch gedoe met vaste procedures, maar gewoon praten over wat op dat moment aan de orde is of leeft bij de bevolking. Met korte lijnen naar het Projectbureau A2 Maastricht om snel over zaken uitleg te krijgen of klachten op te lossen.

Bijpraten van de A2-Werkgroep door het Projectbureau A2 Maastricht (2017).



Voorpost en brugfunctie

De A2-werkgroep werd in 2003 opgericht op initiatief van de raadscommissie Stadsbeheer, Milieu en Mobiliteit (SMM) onder leiding van Bert Jongen. CDA-gemeenteraadslid Peter Geelen werd voorzitter. ‘Wij zagen zoveel op ons afkomen dat we dat onmogelijk als voltallige gemeenteraad konden volgen’, aldus Geelen. ‘Dat was wel haalbaar voor een werkgroep met een afspiegeling van de raad. Aanvankelijk bestond deze uit een harde kern van acht leden, later is dat uitgebreid naar rond de tien leden. Eens in de zes tot acht weken komt de werkgroep bij elkaar om met de benen op tafel door te nemen wat in het project speelt en onder de bevolking leeft en welke zaken eventueel in de gemeenteraad of raadscommissie moeten komen. Dat gebeurt volledig transparant; de vergaderingen van de werkgroep worden openbaar aangekondigd. De werkgroep maakt geen notulen, maar legt wel verantwoording af aan de commissie SMM.’ Ed Sabel is net als Geelen lid van de A2-Werkgroep vanaf het eerste uur. Hij vertelt dat de werkgroep functioneert als voorpost van de gemeenteraad. ‘We hebben voortdurend overleg met het projectbureau, soms ook met Avenue2, krijgen snel antwoord op onze vragen en kunnen op basis daarvan onze fracties adviseren in een formeel overleg in de raadscommissie of gemeenteraad. Ook kunnen we het projectbureau adviseren over hoe het bepaalde zaken communicatief kan aanpakken.’ Behalve als voorpost naar de gemeenteraad vervult de A2-Werkgroep ook een brugfunctie tussen de stadsdelen en naar de burgers. Dat laatste komt het duidelijkst naar voren in de persoon van Tiny Meese, door Geelen de ‘kritische en noodzakelijke luis in de pels van de werkgroep’ genoemd. Meese heeft een winkel in de Voltastraat, vlak bij het project, en kreeg jarenlang vele

buurtgenoten over de vloer die klaagden over de overlast, of die nu kwam van het stof, het geluid, scheuren in het huis of ratten die na het afsluiten en omleggen van rioleringen opeens tevoorschijn kwamen. ‘Ik bracht die geluiden in de werkgroep, maar ook bij het projectbureau. Daar werd doorgaans goed op gereageerd. Door de werkgroep wist ik bij wie ik klachten kon neerleggen. Een voorbeeld was de tijdelijke afsluiting van de N2-oversteek tussen de Voltastraat en Professor Cobbenhagenstraat. Vervelend voor de ondernemers aan de Voltastraat, vooral omdat er in het weekend niet werd gewerkt. Toen ik dat meldde, ging de oversteek tijdens de weekenden weer open.’

Niet politiek

Belangrijk uitgangspunt van de A2-Werkgroep was en is (tijdens het schrijven van dit interview was de werkgroep nog actief) dat de leden niet worden geacht politiek te bedrijven. Het overkoepelende belang van A2 Maastricht voor stad en snelweg stond en staat voorop. De afspraak is dan ook dat politiek getinte vragen eerst aan het Projectbureau A2 Maastricht worden voorgelegd en niet langs de formele weg aan het college van B en W. Dit bevordert dat protesten of vragen vanuit actiegroepen, dan wel (deel)problemen van groepen burgers, niet snel kunnen worden aangegrepen om er een ‘politiek nummer’ van te maken waarmee publicitair kan worden gescoord. Volgens Geelen is dat inderdaad zelden of nooit gebeurd. Hij geeft twee voorbeelden. Ten eerste de niet aflatende protesten van actiegroep Klaor Loch tegen de volgens haar slechte luchtkwaliteit bij de tunnelmonden. Klaor Loch eiste dat de lucht hier zou worden gefilterd. De A2-Werkgroep initieerde een onderzoek naar mogelijke oplossingen hiervoor, waaruit bleek dat er nog geen bewezen techniek is. ‘We moesten

De A2-Werkgroep bezoekt het werkterrein Geusselt waar de contouren van de Paardentunnel zichtbaar zijn (2012).



Klaor Loch dus teleurstellen’, vertelt Geelen. ‘Al is er wel aanleiding om bij de luchtkwaliteit bij de tunnelmonden nadrukkelijk de vinger aan de pols te houden. Maar hieraan zie je dat dit protest door geen enkele fractie in Maastricht is aangegrepen om er politieke munt uit te slaan.’ Tweede voorbeeld is dat zich na de gunning van het project aan Avenue2 een groep bewoners uit Wyck meldde om in de bovenste tunnelbuis een extra afrit te maken naar hun wijk, die ligt tussen de N2 en de Maas. ‘We hebben ons daarover uitvoerig laten informeren door het projectbureau en Avenue2 en geconcludeerd dat de toegang tot Wyck voldoende is gewaarborgd via de Meersenerweg aan de noordkant en de Kennedybrug aan de zuidkant. Dat adviseerden we vervolgens aan onze fracties’, aldus Geelen. ‘Wat we wel hebben gevolgd, is het pleidooi van het Buurtplatform Heer en de Fietzersbond om bij de Kennedybrug een extra fietsverbinding te maken via de Sibematunnel. Ook de meerderheid van de politieke partijen in de raad was hier voorstander van, ook al zou dat extra geld kosten.’

Sabel onderschrijft dat de A2-Werkgroep geen politiek bedrijf. Hij werd als raadslid van de Seniorenpartij regelmatig benaderd door bewoners van de flats langs de President Rooseveltlaan. ‘Mensen van 80 jaar moesten aan het eind van hun leven voor de A2 verhuizen. Als lid van de werkgroep vond ik het dan mijn taak uitleg te verschaffen. Ook dat hoort bij het werk van een gemeenteraadslid. Uitleggen aan mensen dat het algemeen belang het soms onmogelijk maakt oplossingen te vinden voor individuele burgers. Maar het raakte me zeer dat ik feitelijk niets voor die bewoners kon doen.’

Kleinkinderen

Terugkijkend constateren de drie (ex-)raadsleden met voldoening dat tijdens de realisatie van A2 Maastricht het verkeer niet is stil komen te staan en dat het project niet op grote weerstand van de bevolking is gestuit. De A2-Werkgroep heeft daaraan volgens hen als ‘kleine schakel in het geheel’ een bijdrage geleverd. Terwijl de burgers het project omarmden dankzij het uitzicht op de bouwkuip en de daardoor groeiende bewondering voor de technische aanpak (zien is geloven), schaarden de werkgroepleden zich vooral achter het project dankzij de goede en snelle informatievoorziening. Geelen: ‘Ik heb veel respect voor de voortreffelijke manier waarop het Projectbureau A2 Maastricht en Avenue2 dat steeds deden, zowel naar ons als naar de buurten en ieder ander die om informatie vroeg. Sabel voegt toe: ‘Wij werden zo informele ambassadeurs van de tunnel.’ Meese bekent dat ze aanvankelijk fel tegenstander was. ‘Ik kende de mensen die vanwege de tunnel moesten verhuizen persoonlijk en vond het verschrikkelijk dat hun woningen werden gesloopt. Zeker de woningen die moesten wijken voor de tijdelijke N2. Tijdens een busreis naar Den Haag ben ik ‘bekeerd’ door wethouder Aarts. Toen werd mij duidelijk wat het wonen langs de A2 voor de omwonenden betekende op het gebied van onder meer luchtkwaliteit, lawaai en verkeersonveiligheid. Het is mooi om als raadslid aan het realiseren van de tunnel te hebben meegewerkt. Ik kan toch tegen mijn kleinkinderen zeggen dat oma daar iets over te zeggen heeft gehad.’

‘Deze aanpak is nog steeds ongeëvenaard’



Zowel de aanbesteding als de planprocedures zijn bij A2 Maastricht op een innovatieve manier verlopen. De managers planprocedures die er bij betrokken waren, Dik Bouman namens Avenue2 en Jeroen Maas namens Projectbureau A2 Maastricht, spreken nog altijd over een gedurfd en spannend proces. Een proces dat door de combinatie van lef, veel creativiteit, de goede samenwerking en de grote inzet op communicatie tot een goed resultaat leidde. Beide heren noemen A2 Maastricht het mooiste project dat ze ooit hebben gedaan, al sluiten ze de ogen niet voor een aantal zaken die beter hadden gekund.

Halverwege het gesprek laat Jeroen Maas twee plaatjes zien uit een boekje dat het Projectbureau A2 Maastricht in 2012 uitbracht tijdens een minisymposium over de bij A2 Maastricht gevolgde planprocedures. Ze tonen wat hem betreft de essentie van het succes van het project. ‘Links een globaal hoofdontwerp dat Rijkswaterstaat vóór de start van de aanbesteding had gemaakt van de A2-passage, rechts wat we door deze vorm van aanbesteden hebben gekregen. Zoek de verschillen.’

Jeroen was door Rijkswaterstaat gedetacheerd bij het projectbureau, om namens de opdrachtgevers het proceduretraject te leiden, vanaf de startnotitie medio 2004 tot het onherroepelijk

verklaren van het Tracébesluit en twee bestemmingsplannen eind 2011. ‘Aan de plaatjes zie je dat Rijkswaterstaat gericht was op een verkeersoplossing en niet dacht aan de integrale oplossing die we na de aanbesteding hadden. Wij kregen dus meer dan we vroegen, op een manier die voor ons nieuw was.’

Wat was er nieuw aan?

Jeroen: ‘Eigenlijk alles: de samenwerking tussen Rijkswaterstaat, twee gemeenten en de provincie in een projectbureau, de combinatie van ontwerp en uitvoering in één contract, de vraag aan marktpartijen om met een gebiedsgerichte, integrale oplossing te komen, het feit dat we het Tracébesluit en de bestemmingsplannen door de aannemer lieten maken, de vervlechting van de procedures. Rijkswaterstaat is een organisatie met veel richtlijnen en kaders. Wat wij deden, viel daar allemaal buiten. We moesten daarom voor veel dingen toestemming vragen en dat is gelukt met de nodige overtuigingskracht.’

Dik: ‘Ook voor onze bouwcombinatie was dit volkomen nieuw. Als manager integrale planvorming leidde ik het team dat tijdens de aanbesteding het totaalplan maakte. We kregen daarvoor van de opdrachtgever binnen een aantal kaders een grote vrijheid. Over die kaders was goed nagedacht. In het Ambitiedocument stond wat de opdrachtgever wilde, een heldere basis met meerdere wensen. Dat was een dun, concreet boekje. Verder was er een functioneel Programma van Eisen en een kaart met het plangebied. Ik vond dat getuigen van lef. Het zat allemaal goed in elkaar en prikkelde enorm onze creativiteit.’

Was het, omdat het zo nieuw was, niet ook erg lastig?

Dik: ‘Lastig was vooral dat we zo ver vooruit moesten kijken. Het project loopt door tot 2026. We konden redelijk goed inschatten hoeveel de infrastructurele ingrepen zouden kosten, maar iets zeggen over een vastgoedprogramma dat pas tien jaar later begint, is onmogelijk. We lieten meerdere bureaus een haalbaarheidsstudie doen, maar daar kwam geen eenduidige uitkomst uit. Hoe moet je dan, met een zware concurrentie, een plan indienen met een zo hoog mogelijke kwaliteit, terwijl je tegelijkertijd het project met een positief resultaat wilt afronden? Hoe kun je zonder uitgewerkt bestek en met zoveel onzekerheden vooraf inschatten wat er over twintig jaar onder de streep over blijft?’

Jeroen: ‘We hebben de aanbestedingsprocedure vormgegeven als een concurrentiegerichte dialoog. Bijna twee jaar lang hadden we regelmatig overleg met de drie marktpartijen. Dat was betrekkelijk schizofreen. Dan spraken we maandag de eerste marktpartij, dinsdag de tweede en woensdag de derde. Wat je bij de een hoorde, mocht je niet bij de ander laten doorklinken, om het gelijke speelveld te bewaren. Dat was lastig, zeker als je tijdens dat overleg dingen tegenkwam die je niet zag zitten, terwijl je bij de ander net een betere oplossing had gezien. Daar kwam bij dat de buitenwereld zich rustig moest houden. Je wilt immers niet het risico lopen dat halverwege de rit de spelregels worden gewijzigd. Die rust is ons gegund en daar hebben toenmalig wethouder Wim Hazeu en projectdirecteur Louis Prompers een belangrijke rol in gespeeld.’

Wat waren tijdens alle procedures de spannendste momenten?

Dik: ‘Allereerst het moment dat bij de presentatie van de plannen aan het publiek de drie verdiepingen van het informatiecentrum open gingen. Wij waren enorm benieuwd naar wat onze concurrenten hadden bedacht. Spannend was daarnaast natuurlijk het bekend maken van de uitslag. Ik reed die dag met directieleden van Ballast Nedam en Strukton naar Maastricht. We zaten als kleine jongetjes op een schoolreisje in de auto, vol spanning wachtend op wat komen ging. En ondanks dat ik wist dat we een heel goed plan hadden, heb ik de nacht ervoor slecht geslapen.’

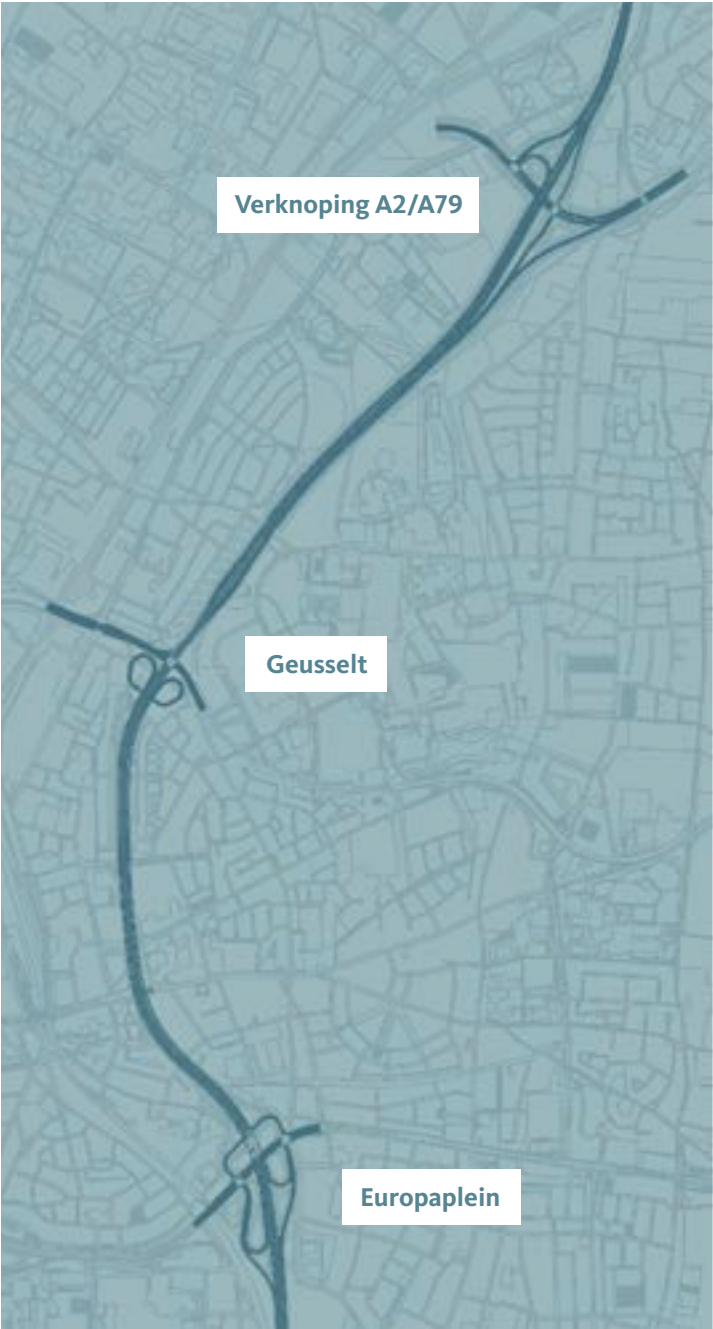
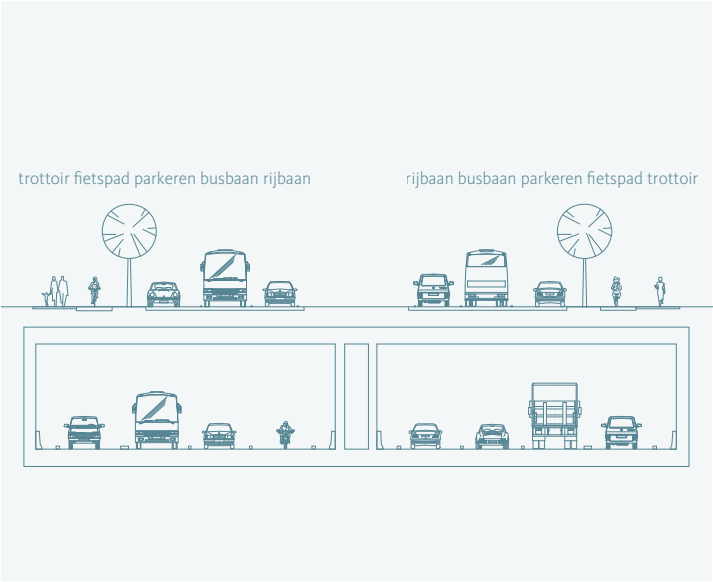
Jeroen: ‘Ik wel, want ik kende de uitslag al. Spannend vond ik wel of de twee andere partijen de uitslag zouden accepteren. We mochten natuurlijk geen fouten maken in de aanbestedingsprocedure. Tegelijkertijd hebben we altijd veel aandacht besteed aan de begeleiding van de marktpartijen, inclusief nazorg voor de afvallers. Misschien wel mede hierdoor is de uitslag door de partijen geaccepteerd. Mijn spannendste moment kwam later. Riskant aan onze aanpak was dat wij al een aannemer selecteerden voordat de procedures waren afgerond. Evenmin waren alle gronden al verworven en de vergunningen verstrekt. Er was alleen een contract met een budget. Het *worst case scenario* was dat er na de gunning van het project grote bezwaren waren ontstaan tegen het winnende plan. En dat die vervolgens via de inspraakprocedures gehonoreerd zouden worden, met vertragingen en andere ellende als gevolg. Ik heb daarom vooral slecht geslapen de nachten vóór de ultieme behandeling van de beroepen tegen het Tracébesluit en de bestemmingsplannen. Toen de Raad van State die had verworpen, ben ik een dag later met een karretje vol flessen Cava door het projectbureau gereden en heb ik iedereen getrakteerd. Ik was enorm opgelucht.’

Was dit dan een kwestie van een oog door de naald, of van geluk?

Jeroen: ‘Nee, dat niet. Deze aanpak van de procedures was ingewikkeld, maar leverde wel een heel goed en mooi plan op, met relatief weinig hinder voor de omgeving. Daarbij hadden beide kanten, zowel Avenue2 als wij, veel deskundigheid gemobiliseerd. Met minder kwaliteit en een flutontwerp hadden we zeker problemen gekregen. Er was hooguit sprake van geluk dat er twee marktpartijen waren met een geldige bieding en niet één, zodat er toch tussen twee goede plannen een keuze kon worden gemaakt.’

Dik: ‘Dat er uiteindelijk zo weinig bezwaren zijn gekomen, komt ook door de geweldige inzet op communicatie. De omgeving is intensief in dit project meegenomen. En we zijn altijd realistisch gebleven en goed blijven samenwerken.’

De verschillen door de vernieuwende aanpak voor A2 Maastricht zijn groot; links de interne oefening RWS voor een Globaal Hoofdontwerp voor start aanbesteding in 2006, rechts ‘De Groene Loper’ van Avenue2, consortium van Strukton en Ballast Nedam, in 2009.



Wat had beter gekund bij de aanbestedingsprocedure?

Dik: ‘Hoe mooi het ook was zoveel vrijheid te krijgen en zoveel creativiteit te kunnen inbrengen, ik vond ook dat er erg veel van de marktpartijen werd gevraagd.’

Jeroen: ‘Dat klopt wel. Wij wilden aanvankelijk de marktpartijen alle documenten voor de Tracéprocedure laten maken. We vroegen bijvoorbeeld van elke partij een geluidsrapport, terwijl er voor de procedure uiteindelijk maar één nodig is. Dat was te veel en is later ook wel teruggebracht. Dat geeft aan dat we ons hadden moeten beperken tot de zaken die echt nodig zijn om tussen drie plannen een keuze te maken.’

Dik: ‘Ik vind dat de risico’s die samenhangen met de lange looptijd van het project te veel op ons bordje lagen. Dat is voor een deel wel opgevangen door de goede samenwerking. Het was prettig dat ons team in hetzelfde gebouw aan de documenten werkte als waar het projectbureau zat. Zo konden we onze vragen en discussiepunten snel op de juiste plek leggen en we werden daarbij ook steeds goed bijgestaan. De kreet *Best for Project* is hier bij iedereen tussen de oren gaan zitten; dat wil zeggen samen toewerken naar het beste resultaat.’

Na de gunning van het project aan Avenue2 moesten het Tracébesluit en de bestemmingsplannen worden gemaakt. Welke hobbels kwamen jullie daar tegen?

Dik: ‘In het Tracébesluit moesten we op last van de landsadvocaat ook de situatie met de tijdelijke N2 opnemen. Dat verzwaarde de procedure en kostte veel inspanning. Daarnaast wilden wij in het bestemmingsplan A2 Traverse zo veel mogelijk flexibiliteit inbouwen. Dat vonden we nodig om bij het realiseren van het vastgoedprogramma te kunnen inspelen op de actuele marktomstandigheden.’

Jeroen: ‘Terwijl de gemeente juist behoefte had aan meer zekerheid voor haar burgers. Uiteindelijk zijn daar toch twee goede bestemmingsplannen uit gekomen. Een belangrijke rol speelde hierbij dat alle neuzen steeds in dezelfde richting bleven staan.’

Hoe kijken jullie nu terug op de aanpak van de procedures en wat nemen jullie daarvan mee naar andere projecten?

Jeroen: ‘De procedures zijn bij A2 Maastricht, op welke manier je ook telt, heel snel verlopen. De periode tussen het ontwerp- en het definitieve Tracébesluit is nog steeds een Nederlands record. Wat ik hier vooral uit meeneem, is de samenwerking tussen de publieke overheden onderling en met de aannemer, alsmede de inzet op communicatie. Als je dat aanpakt zoals bij A2 Maastricht, kan de vervlechting van procedures slagen. Wel vind ik dus dat de aanbestedingsprocedure te lang heeft geduurd en we te veel van de marktpartijen hebben gevraagd. Dat had korter en efficiënter gekund. Niettemin is dit het leukste en beste project dat ik ooit heb gedaan.’

Dik: ‘Daar sluit ik me bij aan. De combinatie van een zorgvuldige, betrokken opdrachtgever en een bouwcombinatie die van aanpakken weet, heeft hier tot een mooi proces geleid. Verder is er bij alle aanbestedingen waaraan ik heb meegedaan nog nooit zoveel

vrijheid geweest als hier. Dat we in de aanbestedingsperiode feitelijk binnen pakweg een half jaar de essentie van dit goede plan te pakken hadden, vind ik nog steeds iets om enorm trots op te zijn. Die trots voel ik iedere keer als ik terug ben in Maastricht. Wat hier is gebouwd, is daadwerkelijk door ons bedacht en bedoeld.’

Wat vonden jullie het mooiste moment tijdens het hele traject?

Dik: ‘Ik noemde al het winnen van de aanbesteding. Daarnaast kan ik me de dag herinneren dat onze stedenbouwkundige Edzo Bindels van West 8 met de allereerste concept-maquette van het kruispunt Geusselt binnenliep. Toen kregen wij voor het eerst een goed beeld van hoe een technisch plan zorgvuldig was ingepast in het gebied. Verder hebben wij aan het eind van de aanbesteding een korte film laten maken waarin de medewerkers van Avenue2 in een minuut vertelden over hun mooiste moment en ervaring in het aanbestedingsproces. De energie daarin had ik nooit eerder meegemaakt!’

Jeroen: ‘Ik stond bij de ingebruikname van de tunnel wel met tranen in de ogen, samen met al die mensen die erbij betrokken waren. Mijn vrouw vroeg nog: ze gaan toch gewoon een lintje doorknippen? Nee dus, en toen heb ik het maar weer eens uitgelegd. Zeker in het begin moest ik oppassen niet steeds A2 Maastricht als voorbeeld te noemen. Mensen werden daar op een gegeven moment doodziek van.’

Dik: ‘Ik heb hetzelfde. Heb je hem weer met zijn A2 Maastricht, zeggen ze dan. Toen ik hier wegging, wist ik ook meteen dat ik nooit meer zo’n bijzonder project zou doen. Aan de ene kant klinkt dat wat sneu, aan de andere kant ben ik wel een van de gelukkigen die zo’n uniek project heeft mogen doen.’

Jeroen: ‘Dat unieke zat ook in de aandacht voor de kleine, menselijke dingen. Ik kan me nog een telefoontje herinneren van een mevrouw over haar manisch-depressieve zoon die langs de tijdelijke N2 woonde. Het ging slecht met hem en ze vroeg of hij niet even op een camping kon bijkomen en of we dat wilden betalen. Dat hebben we gedaan. Later hebben we er met de woningcorporatie voor gezorgd dat hij elders kon gaan wonen. We kregen toen een bedankbriefje van zijn moeder dat het zo goed met hem ging. Toen was mijn hele jaar eigenlijk al goed.’

Krijgt dit project voldoende navolging in binnen- en buitenland?

Dik: ‘Ik zie daar nog te weinig van en dat is jammer. Ik begrijp ook niet goed hoe dat komt. A2 Maastricht blijft qua ambitieniveau en integraliteit voorlopig ongeëvenaard.’

Jeroen: ‘Vergeet niet dat er niet zo veel tunnelprojecten zijn in Nederland. Een rol speelt ook dat Maastricht een relatief kleine gemeente is. Een dergelijk project in de Randstad zou waarschijnlijk meer worden nagevolgd. Ik breng zelf in mijn huidige project bij Rijkswaterstaat A2 Midden-Limburg, maar ook bij inspiratiesessies of collegiale toetsen, altijd mijn ervaringen uit Maastricht in. Maar of men daar iets mee doet, heb ik als klein radertje in een grote organisatie niet in de hand. Opvallend is wel dat veel mensen uit dit project nu als adviseur worden gevraagd in Antwerpen. Zo sijpelen de ervaringen uit A2 Maastricht wel degelijk door naar elders.’



MER = Milieu-Effectrapport

Gecombineerde aanpak Tracéwet, bestemmingsplannen en aanbestedingsprocedure voor A2 Maastricht



Jo Segers en Monique Carta over de 640 vergunningen voor A2 Maastricht

Vergunningverleners bij de gemeente Maastricht

‘De vergunning-verlening was een geoliede machine’

Voor de uitvoering van A2 Maastricht waren in totaal 640 vergunningen nodig, variërend van kleintjes voor het kappen van bomen tot de hele grote voor de bouw van de tunnel. Monique Carta en Jo Segers waren verantwoordelijk voor de vergunningen die de gemeente Maastricht verstrekke. Door de korte lijnen en goede samenwerking aan alle kanten werd dat gaandeweg steeds meer een geoliede machine, die bovendien op zeer weinig weerstand stuitte. Bij de vergunningen waarover inspraak mogelijk was, werd welgeteld één zienswijze ingediend, verder niks, geen bezwaren. Volgens Monique en Jo een gevolg van de uitstekende communicatie rond het project.

640 vergunningen afgeven, 380 gerelateerd aan de bouwwerkzaamheden en 260 aan verkeersmaatregelen; hoe doe je dat zodanig dat er geen vertragingen optreden? Het antwoord is ‘vergunningenmanagement’: een secure planning en organisatie van het vergunningencircus. Als dit slim wordt aangepakt, vraagt de aannemer steeds op het juiste moment met de juiste informatie een vergunning aan. Vervolgens krijgt de vergunningverlener bij de beoordeling van de aanvraag steeds op het juiste moment de juiste adviezen, om daarna op het juiste moment de vergunning te verstrekken. Bij eenvoudige vergunningen voor bijvoorbeeld het

kappen of planten van bomen, neerzetten van een kunstwerk in de openbare ruimte of weghalen van een tijdelijke voetgangers-brug kan dat snel en zonder veel papierwerk gebeuren. Bij grote vergunningen komt er meer bij kijken, vertellen Monique Carta en Jo Segers. Monique werkt sinds 2005 bij de gemeente Maastricht als senior vergunningverlener. Jo begon in 1993 bij de gemeente als geluidskundige en werkt sinds 1 januari 2018 bij de Regionale Uitvoeringsdienst Zuid-Limburg. Samen waren zij verantwoordelijk voor de vergunningen die de gemeente Maastricht moest verlenen voor A2 Maastricht, Monique voor de bouwvergunningen, Jo voor de milieuvergunningen. Naast de gemeente Maastricht verleenden overigens ook andere instanties vergunningen, zoals de gemeente Meerssen, Rijkswaterstaat en het Waterschap Roer en Overmaas.

Een slim vergunningenmanagement, hoe is dat aangepakt bij A2 Maastricht?

Monique: ‘Om te beginnen was er het strategisch overleg tussen de gemeente, het Projectbureau A2 Maastricht, Rijkswaterstaat en Avenue2. Daarin werden wij vertegenwoordigd door Hub Janssen. Dit overleg zag toe op de grote lijnen van de vergunningverlening. In de dagelijkse praktijk hadden wij zeer korte lijntjes met Avenue2. Ik wist precies wanneer ik welke vergunningaanvraag zou krijgen en Avenue2 wist op een gegeven moment ook precies welke informatie ze daarvoor moest aanleveren. Alleen bij moeilijke vergunningen zoals voor de openstelling hadden we daarbij de hulp nodig van het projectbureau. Verder was er maandelijks overleg bij de gemeente Maastricht met alle afdelingen die mogelijk advies moesten uitbrengen bij een vergunningaanvraag. Ook zij wisten daardoor wanneer ze iets moesten aanleveren. Dit alles werd gaandeweg de rit steeds meer een geoliede machine. We bekeken samen met Avenue2 en Rijkswaterstaat hoe vergunningen zorgvuldig en snel geregeld konden worden en daar was vaak maatwerk voor nodig. Soms deden we daar zelf voorstellen voor en dat is bijzonder in de vergunningenwereld.’

Jo: ‘Er is ook altijd nagedacht over manieren om het aantal vergunningen te beperken. Toen A2 Maastricht startte, dacht ik nog dat we zeker duizend vergunningen nodig zouden hebben en ik hield mijn hart vast of dat allemaal zou lukken. Uiteindelijk wisten we het terug te brengen door waar mogelijk zaken te combineren. Er is bijvoorbeeld maar één vergunning verstrekt op grond van de Algemene Plaatselijke Verordening (APV – red.). Die regelt gedurende de hele looptijd van de werkzaamheden hoeveel overlast mag optreden voor de omgeving. Dan praat je vooral over geluids-overlast, want dat was hier de grootste bron van hinder. Daarnaast is ook de bouw van de tunnel, inclusief de dienstengebouwen en een *fly-over*, via één omgevingsvergunning geregeld. Maar het slopen van gebouwen of neerzetten en weghalen van tijdelijke voetgangersbruggen kun je niet combineren. Sloopvergunningen gelden voor één sloopoperatie, of dat nu één of meerdere gebouwen zijn.’

De omgevingsvergunning voor de tunnelbouw zal zeker ingewikkeld zijn geweest?

Monique: ‘Inderdaad, want toen wij de vergunning moesten verstrekken was de landelijke wetgeving rond tunnelbouw nog in beweging. We moesten bovendien voorwaarden opnemen rond de openstelling van de tunnel, bijvoorbeeld dat op tijd alle testen en oefeningen waren doorlopen. Bijzonder ingewikkeld. Nog spannender vond ik echter de openstellingsvergunning.’

Waarom?

Monique: ‘Het projectbureau heeft altijd gezegd de tunnel pas in gebruik te nemen als zeker zou zijn dat alles 100% functioneerde. Niettemin moesten wij bij de vergunningverlening toch toewerken naar een openstelling op 16 december 2016. We moesten dus de procedure beginnen terwijl nog niet zeker was of die datum wel gehaald werd. Rijkswaterstaat vroeg de vergunning op 17 juni aan en hij lag vanaf 1 juli ter inzage. Het testen van de installaties was toen nog niet afgelopen. Er waren bovendien in Nederland geen goede voorbeelden beschikbaar van een openstellingsvergunning. Op 28 november adviseerde de onafhankelijke veiligheidsbeambte dat openstelling verantwoord was. Daar moest Rijkswaterstaat zich vervolgens over buigen en daar kwam een aantal voorwaarden uit, bijvoorbeeld restpunten die na openstelling nog geregeld moesten worden. Toen pas kon ik de definitieve openstellingsvergunning opstellen en die is 14 december verleend. Voorafgaand heb ik de laatste weken peentjes gezweet en slapeloze nachten gehad. Er was dagelijks overleg tussen Rijkswaterstaat, Avenue2, de gemeente en het projectbureau om de voortgang voor de vergunning te bespreken.’

Jo, waar kreeg jij slapeloze nachten van?

Jo: ‘Ik vond vooral het in- en uittrillen van de damwandplanken spannend. Dat gebeurde soms vlak bij de gebouwen. Aan het Oranjeplein moest er door een harde laag heen worden getrild, waardoor de trillingen door werden gegeven aan de omgeving. Ik vroeg me wel af of dat goed ging. Maar Avenue2 nam goede voorzorgsmaatregelen. De gang van zaken werd onder meer uitvoerig gemonitord. Dat stelde mij gerust.’

Vergunningen verlenen is één, ze handhaven is twee.

Hoe verliep dat bij A2 Maastricht?

Jo: ‘Dat deed een team onder leiding van Marion Vroemen. Dagelijks hield iemand toezicht op de bouwwerkzaamheden. Hetzelfde gebeurde door een aantal mensen van Rijkswaterstaat. Bij Marion kwamen klachten binnen over overlast. Als die gingen over geluidsoverlast werd ik ingeschakeld om te gaan meten. Dat gebeurde overigens maar zo’n twee keer per jaar. We hebben veel overleg gevoerd met de bewoners. De APV-vergunning geeft aan dat de bouwwerkzaamheden gedurende een langere periode gemiddeld niet meer dan een bepaald niveau van geluidsoverlast mogen veroorzaken. Maar de hinder deed zich verspreid voor en op piekmomenten. Gedurende zo’n piekmoment kon de overlast tijdelijk boven het gemiddelde uitkomen en dan zouden we



Het in- en uittrillen van damwandplanken was een piekmoment voor geluidshinder (2013).

formeel de bouw moeten stilleggen. Dat hebben we steeds aan de buurtleden voorgelegd: willen jullie verspreid overlast, bijvoorbeeld vijf dagen lang tussen 11 en 15 uur, of geconcentreerd gedurende twee dagen van 7 tot 17 uur? De buurtleden kozen voor geconcentreerde overlast, dan waren ze er van af. Wel graag om 8 uur beginnen in plaats van 7 uur en dat gebeurde dan. Maar de norm uit de vergunning werd zo wel tijdelijk overschreden.’

Waren er geen beroepskankeraars die daar bezwaar tegen aantekenden?

Jo: ‘Nee en dat komt door de uitvoerige communicatie rond dit project. Bewoners wisten altijd waar ze aan toe waren en we hielden ons aan de afspraken. Als we zeiden dat het twee dagen zou duren, duurde het ook twee dagen. Zo ontstond vertrouwen bij de omwonenden. Tijdens het uittrillen van de damwandplanken hadden we een klein team met de hoofduitvoerder, iemand van communicatie van het projectbureau en ik om dagelijks de overlast te bespreken. We hoefden maar zelden iets te doen, omdat de

aannemer er al rekening mee hield. Alleen toen hij de damwandplanken na het uittrillen nog even in de lucht flinke klappen gaf om de modder eraf te schudden, hebben we ingegrepen. Dat gaf onnodige herrie. De modder is er daarna op de grond afgespoten.’

Weinig klachten tegen de overlast; hoe was dat bij de vergunningen in het algemeen? Stuitte ze op veel bezwaren?

Monique: ‘Integendeel. Bij de inspraak is geen enkel bezwaar aangetekend. Bij de ter inzagelegging van de omgevingsvergunning voor de bouw van de tunnel is er één zienswijze gekomen van de Fietzersbond, met de suggestie om bij de Kennedybrug een extra fietstunnel aan te leggen. Die is er inderdaad gekomen.’
Jo: ‘Collega’s in het land vinden dit ongelooflijk. Wat zijn jullie voor makke schapen daar in Maastricht! Maar daar heeft het niets mee te maken. Dat er geen bezwaren zijn ingediend, komt door de geweldige communicatie. Mensen accepteerden de overlast en zagen in dat ze er wat beters voor terugkregen.’

Wat vonden jullie tot slot de meest memorabele momenten tijdens A2 Maastricht?

Jo: ‘Ik ben over de hele linie trots dat ik hieraan heb meegewerkt. Het is geweldig wat we als team, met zo veel mensen uit zo veel disciplines, voor elkaar hebben gekregen. Iedereen klaagt altijd over de onbetrouwbare overheid, maar de overheid is hier juist zeer betrouwbaar gebleken. Er is een organisatie neergezet met een werkwijze die uitstekend functioneerde. Avenue2 zag ons als partner en dat waren we ook.’
Monique: ‘Ik sluit me daar bij aan. Ik vond het verlenen van de openstellingsvergunning zeer memorabel en daarnaast de ingebruikname van de tunnel. De ochtend erna hadden mijn collega’s op het werk de gang versierd en foto’s opgehangen van de tunnel. Heel speciaal, maar ik was er dan ook al vanaf 2010 mee bezig. Verder kan ik me nog de eindoefening in de tunnel herinneren. Ik zat met Bauke Lobbezoo in de auto. Daar kwamen meteen grapjes van: Bauke heeft een nieuwe vrouw. Vervolgens moesten we met burgemeester Penn-te Strake samen een dronken vrachtwagenchauffeur uit een auto slepen. Ik vond het erg leuk daaraan mee te mogen doen.’



‘De manier van werken hier was een verademing’

Bauke Lobbezoo was vanaf oktober 2009 tot aan de oplevering van de Groene Loper directeur Infra bij Avenue2. Hij leidde het infrastructurele deel van A2 Maastricht door een aantal moeilijke periodes heen. Lobbezoo kijkt terug op een ‘uniek en mooi project’, maar ook op een bedrijf dat financieel zware tijden doormaakte. Een onderneming die hem vanwege de grote waardering van de omgeving en de vele bijzondere momenten regelmatig rillingen bezorgde, maar ook de nodige slapeloze nachten.

Je spreekt van een uniek en mooi project. Wat maakte A2 Maastricht voor Avenue2 anders dan anders?

‘Dat begon al bij de manier waarop het project is aanbesteed. In het verleden was het gebruikelijk dat je als opdrachtnemer moest uitvoeren wat de opdrachtgever had ontworpen en op tekening gezet. Vervolgens raakten de *Design @ Construct*-contracten in zwang. Hier bij A2 Maastricht ging het nog een stukje verder. We mochten op basis van een ambitiedocument zelf met een oplossing komen, zolang het maar een tunnel was. Dat maakt het erg leuk en prikkelt de creativiteit. Als je de aanbesteding vervolgens wint, is het project echt van jezelf. Dat gaf vanaf de eerste dag een grotere betrokkenheid. Daarbij kreeg het project een extra



De ‘tunnelbouwtrein’ trekt door de stad (2014).

dimensie met de vastgoedontwikkeling. Een aannemer van een infrastructuurproject heeft normaal een beperkte reikwijdte. Hier was het veel breder. De opgave was het litteken van de N2 weg te halen en twee stadsdelen weer aan elkaar te verbinden met een slimme ondergrondse oplossing. Louis Prompers zei altijd: dit is geen infraproject maar een gebiedsontwikkelingsproject. Toevallig is alleen de component bouwrijp maken een stuk groter. Aan die manier van denken moesten we wennen, maar we hebben hem overgenomen. En je ziet nu aan de Groene Loper hoe mooi het dan wordt.’

Opdrachtgever en opdrachtnemer werkten vanaf het begin intensief samen. Waarom is dat prettig voor de aannemer? ‘Wij hebben in het begin twee dingen afgesproken. Ten eerste dat we zaken niet wilden juridiseren. Heel vaak ligt in een project continu het contract op tafel. Opdrachtnemer, jij zult dit, jij zult dat. Bij A2 Maastricht hebben we steeds het gemeenschappelijk belang van het project centraal gesteld en vandaaruit gezocht naar oplossingen. Als dat soms leidde tot afwijkingen van het contract, werden die natuurlijk vastgelegd. Pas dan waren de juristen aan zet, niet eerder. Tweede uitgangspunt was dat we de bouw nooit wilden stilleggen. Want als dat gebeurt, lopen de kosten door en

krijg je financiële ellende. Daarvoor heeft ook het samen bedachte weerstandsfonds goed gewerkt. Destijds was het een bijzondere constructie. Er is altijd een grijs gebied waarin het niet duidelijk is wie verantwoordelijk is voor extra kosten, de opdrachtgever of opdrachtnemer. Dat konden we hier betalen uit het weerstandsfonds. Het laatste wat we wilden, was dat we bij conflicten geld moesten uitgeven aan juristen en andere deskundigen. Dat zou uiteindelijk niets hebben bijgedragen aan een goede en snelle oplossing van het probleem.’

Dan nog zal het in het directieoverleg hebben geknetterd. ‘Natuurlijk, maar we accepteerden dat we het met elkaar oneens konden zijn. Eventuele twistpunten werden desnoods in een apart overleg verder uitgediept. Dat bleef naar de werkvloer toe altijd binnenskamers. En we hebben regelmatig de tijd genomen om met de mensen op sleutelposities gedurende een dag op de hei alles weer eens goed met elkaar door te nemen. Nou ja, hei heb je niet in Zuid-Limburg. Dan zaten we ergens op een berg.’

En het werken met een gezamenlijk projectbureau? ‘Dat was heel fijn. Kijk alleen al naar het vergunningentraject. Er waren ruim 600 vergunningen nodig. Dat traject is feilloos verlopen. Overal waar wordt gewerkt, worden fouten gemaakt. Wij vergaten bij een vergunningaanvraag wel eens een tekeningetje of formuleertje. Dat betekende niet dat de aanvraag onderaan de stapel kwam. Nee, we kregen een telefoontje van het projectbureau: hé, er ontbreekt iets, kun je dat nog snel aanleveren? Die soepelheid is goud waard. We hebben op geen enkele vergunning hoeven te wachten. Zo konden we de vaart erin houden.’

Een opmerkelijke stap was het samenvoegen van de communicatiebudgetten en -teams. ‘Opdrachtgevers zijn daar vaak heel voorzichtig in. Als je samen optrekt in de communicatie, kun je namelijk niet meer de opdracht-nemer de schuld geven als het fout gaat. Of, als het goed gaat, zeggen dat JIJ het project hebt gerealiseerd. In de praktijk is dat helaas gebruikelijk en dat is jammer. Toen we hier bij A2 Maastricht nog gescheiden communiceerden, waren de teams te veel met elkaar bezig. Door alles samen te voegen, konden we opeens gigantische stappen zetten. We konden langer vooruit kijken, mensen beter voorbereiden op wat komen ging en het publiek meenemen in het verhaal van de A2. Die manier van werken is een verademing.’

Was het lastig dat de omgeving zo intensief bij het project werd betrokken? ‘Soms wel, meestal niet. Neem bijvoorbeeld het structurele overleg met het bedrijfsleven en de buurten. Het A2-Bedrijvenplatform stond er zakelijk in. Ondernemers waren bezorgd over de bereikbaarheid van Maastricht tijdens de werkzaamheden. Door onze verkeerskundige oplossingen konden we die angst wegnemen. De doorstroming van het verkeer was eigenlijk nog beter dan voorheen, omdat de N2 minder verkeerslichten kreeg. Het A2-Buurtenplatform vond ik soms lastiger. Het heeft op zich goed gewerkt, maar je moet oppassen dat de deelnemers aan zo’n platform niet het idee krijgen over alles te kunnen meebeslissen. Daarnaast is er altijd het risico dat mensen er ook zitten met hun eigen ideeën, in plaats van alleen het belang van de buurten.’

En de betrokkenheid van het publiek? ‘Geweldig. Het publiek leefde mee met de bouw en de bouwvakkers en dat maak je maar zelden mee. Als de tunnel open gaat en mensen staan te applaudisseren, lopen de rillingen even over je lijf. Je bent zo druk bezig met zo’n project dat je vaak weinig meekrijgt van de impact op de omgeving, zowel in negatieve als in positieve zin. Dat laatste hebben we hier zeker gemerkt. Zoals tijdens de Dagen van de Bouw, waar mensen zelfs vanuit de Achterhoek naar toe kwamen. Ik vond het ook fantastisch om het galadiner (t)Huis in de Tunnel te mogen faciliteren, ook al moesten we daarvoor de bouw twee dagen stilleggen. Ook de directie van Strukton ondersteunde dit initiatief. Wij zorgden jarenlang voor overlast in de stad en konden zo iets terugdoen voor een goed doel.’

Bijzonder is ook dat bij A2 Maastricht geen ernstige ongelukken zijn gebeurd. ‘Gemiddeld vallen bij een project van deze omvang twee of drie doden. Statistisch waren het er bij deze aanneemsom 2,7. Dat wilden we per se voorkomen. Daarvoor hebben we veel aandacht besteed aan veiligheid, door vooraf goed na te denken hoe we werkzaamheden veilig konden organiseren. Daarnaast zit het ook in kleine dingen. Je begint met strakke procedures, maar daar red je het in de praktijk niet mee. Onze veiligheidsmensen hebben regelmatig, als ze ergens iets zagen dat niet klopte, het werk op die plek vijf of tien minuten stilgelegd. Jongens, kijk eens wat hier gebeurt. Ik zie iemand zonder gordel. Jij loopt er naast, waarom zeg je daar niks van? Je wilt toch dat ook hij veilig thuis komt? En verder hadden we natuurlijk Barbara. Pastoor Mattie heeft gedurende de hele bouw voor ons een kaars in de kerk laten branden en hij hing in de tunnel een beeldje van Barbara op. Heel apart. Het zorgde voor een familiegevoel bij de ploegen beneden in de tunnel. Allemaal steentjes die bijdroegen aan de veiligheid.’

De positieve beeldvorming over het project kwam in gevaar door de commotie rond de inzet van de buitenlandse werknemers. Hoe heb je dat ervaren? ‘Dat heeft mij veel slapeloze nachten bezorgd. Hierdoor ontstond namelijk het onterechte beeld dat wij een slechte werkgever zouden zijn. Bovendien werden wij nu een aantal maanden lang streng gecontroleerd door de belastingdienst en de arbeidsinspectie. We werden er door geleefd. Toen de opdrachtgever een expertcommissie instelde, hebben we meteen gezegd dat we ons aan de uitkomsten daarvan zouden committeren, ook al was dat juridisch niet noodzakelijk. Dus toen de commissie concludeerde dat er geen sprake was van uitbuiting, maar wel van te hoge huisvestingskosten, hebben we die gecompenseerd. De Portugese werknemers zijn daar de facto echter niks mee opgeschoten. Onder druk van de vakbond FNV moesten zij namelijk premies gaan afdragen in Nederland, in plaats van in Portugal. Portugal heeft graag dat mensen in het buitenland werken, want dat brengt geld het land in. En omdat Portugezen dan dubbele huisvestingskosten hebben, hoeven ze over de eerste 25% van hun inkomen geen premies af te dragen en belasting te betalen. Intussen zijn ze wel verzekerd tegen werkloosheid. Toen de werknemers in Nederland premies moesten afdragen, waren ze niet alleen meer geld kwijt, maar waren ze bovendien niet langer verzekerd.’

Conclusie? ‘Dat al die commotie het er voor de Portugezen zelf niet beter op heeft gemaakt. Intussen hadden wij het in mijn ogen netjes opgelost. Toch blijft het naar boven komen. Ik kan me een tv-uitzending herinneren van het praatprogramma Avondgasten van de regionale omroep L1. Het was vlak voor de ingebruikname van de tunnel in december 2016, drie jaar na het eerste krantenbericht over de Portugezen. Dan denk je, dit is geweldig nieuws, maar op een bepaald moment ging het toch weer over de Portugezen. En jij hebt het er ook weer over.’



De onderste tunnelbuizen bij kruispunt Geusselt (2013).

Touché. Laten we dan eens kijken naar een ander pijnpunt in dit project: de miljoenenverliezen voor Avenue2. Was er bij de aanbesteding te krap begroot?

‘De *business cases* hebben we voorgelegd aan de opdrachtgever en ze waren in orde. Maar we hadden alle twee de risico’s onderschat. Het is met zo’n vroege aanbesteding onmogelijk alles nauwkeurig te begroten, zeker niet omdat het Tracébesluit nog genomen moest worden en de bestemmingsplannen nog gemaakt. Daar kwam bij dat we geen ervaring hadden met het werken in deze ondergrond. We hebben professoren uit Duitsland en België gevraagd ons te adviseren, maar die waren het niet met elkaar eens. We hebben toen twee besluiten genomen. Ten eerste zijn we de bouwput extra gaan ondersteunen met zwaardere damwandplanken en dikkere stempels in meer lagen. Ten tweede zijn we de *observational method* gaan toepassen om de bouwput voortdurend te monitoren. Daaruit bleek dat de extra ondersteuning van de bouwput niet nodig was geweest. Fijn, maar de miljoeneninvestering in bijvoorbeeld de damwandplanken konden we niet meer terugdraaien. Zo waren er meer onvoorziene tegenvallers, zoals de noodzaak van oppervlaktebemaling in de bouwput en later natuurlijk de financiële problemen bij onze partners, waardoor we veel tijd verloren.’

Strukton heeft in beide gevallen de verantwoordelijkheid genomen om de boel weer vlot te trekken. Waarom? ‘Dat had deels te maken met de hoofdelijke aansprakelijkheid. Als de ene partij in Avenue2 zou omvallen, moest de andere alle verplichtingen overnemen. Het probleem van Ballast Nedam werd dus ook ons probleem. Daarnaast wil Strukton zich opstellen als betrokken partij die in een goede samenwerking met de opdrachtgever de problemen oplost, om zo kwaliteit te blijven leveren (zie ook Gerard Sanderink op blz. 160 – red.). Bij A2 Maastricht is dat ook gebeurd door gescheiden verder te gaan; Strukton met de infrastructuur, Ballast Nedam met de vastgoedontwikkeling. Vervolgens ging Imtech failliet, terwijl de installatietechnische inrichting van de tunnel misschien wel het moeilijkste onderdeel was. Strukton heeft toen uit alle onderdelen van het concern en daarbuiten mensen bij elkaar gezocht om de klus zelf te klaren. Hup, nu allemaal naar Maastricht. Zo hebben we met vereende krachten de tunnel toch op tijd in gebruik kunnen nemen. Precies volgens het contract op 16 december 2016. Achteraf kunnen we blij zijn dat we de bouw in het begin hebben versneld door vanaf twee kanten de tunnel uit te graven en op te bouwen, in plaats van een. Zonder die voorsprong hadden we de deadline met alle latere problemen nooit kunnen halen.’

Strukton heeft in 2016 laten weten geen projecten meer aan te nemen met een eigen aandeel van meer dan honderd miljoen euro. Wat zou dit hebben betekend voor A2 Maastricht? ‘Dat wij er in de herstelfase waarin we nu zitten niet in waren gestapt. In elk geval niet met een contract waarin de onvoorziene risico’s volledig bij de opdrachtnemer zouden liggen. Ik gun het de opdrachtgever van harte dat het project binnen de publieke budgetten is gerealiseerd, maar Avenue2 en daarbinnen Strukton hebben financieel gezien geen reden tot juichen. Onderschat ook niet wat er was gebeurd als Ballast Nedam wel failliet was gegaan. Dan waren we wellicht alsnog in juridische gevechten beland en dat had ook voor de opdrachtgever grote financiële gevolgen kunnen hebben. Nu hebben we de problemen zonder noemenswaardige schade voor de opdrachtgever netjes opgelost.’

Hoe zou je in dit soort grote projecten met de risico’s moeten omgaan?

‘Ik ben het eens met het idee van Louis Prompers om met een gezamenlijke pot onvoorzien te werken. Naar het idee van het weerstandsfonds bij A2 Maastricht, maar dan veel groter. Dan is er een substantiële buffer voor tegenvallers en zijn de risico’s evenwichtiger verdeeld. In Nederland zie je dit soort constructies nu ontstaan en dat vind ik een goede ontwikkeling. Want alle grote infrastructurele projecten van de laatste jaren hebben voor de aannemer forse verliezen opgeleverd.’

Als bij A2 Maastricht zo’n gezamenlijke pot onvoorzien was gemaakt, had Avenue2 dan nog steeds verlies geleden? ‘Jawel, maar het verlies was wel veel kleiner geweest.’

Waren de financiële perikelen het lastigst tijdens de bouw?

‘Ja, het was ingewikkeld om daar goed doorheen te komen. Emotioneel had het echter minder impact dan de zorgen rond de buitenlandse bouwvakkers. Als ik er wel eens minder van sliep, kwam dat niet altijd door de zorgen, maar ook omdat we er soms letterlijk dag en nacht mee bezig moesten zijn. Lastig vond ik verder de beginfase van de bouw. Een economische crisis werkt bij infrastructurele projecten altijd pas later door. Bij het begin van A2 Maastricht merkten we er daarom nog weinig van. Dat maakte het moeilijk hier een goed team van stafmedewerkers op te bouwen. Men vond het te ver weg. Toen de crisis later wel doorwerkte, was dat geen probleem meer.’

De risicoverdeling is dus een leerpunt voor andere projecten. Wat kan Nederland nog meer leren van dit project?

‘Qua organisatie valt er veel te leren van de intensieve samenwerking met de opdrachtgever. Qua creativiteit hebben we hier met de tweelaagse tunnel en de bovengrondse Groene Loper een drievoudig ruimtegebruik gerealiseerd. Dat is in West-Europa wel uniek. Qua techniek is hier veel ervaring opgedaan met het werken in een ondergrond van mergel en het toepassen van de *observational method*. Die kan ook heel nuttig zijn in de veen- en kleibodems in het westen van Nederland. De problemen rond de

verzakking van woningen bij de Noord/Zuidlijn in Amsterdam waren er dan niet geweest. Bijzonder bij A2 Maastricht was ook hoe wij delen van de uitgegraven grond hebben hergebruikt: we hebben het grind gescheiden, gewassen en weer gebruikt als bodem onder de tunnelbak.’

Louis Prompers zegt dat jullie meer met elkaar hadden moeten vieren.

‘Dat klopt wel. We hebben veel speciale momenten gevierd, maar zeker in de moeilijke tijden hadden we er vaker bij stil kunnen staan als we weer eens een lastige hobbel hadden genomen. Dat betekent overigens niet dat je dan te innig wordt met elkaar. Als we wel eens gingen eten samen, deelden we de rekening of betaalden we om en om. We gaven elkaar nooit kerstpakketten of andere cadeaus. Je kunt heel goed met elkaar samenwerken en toch zakelijk blijven.’

Jullie moesten werken met lokale en regionale bedrijven en met kandidaten van de A2-School. Hoe lastig was dat en wat valt daaruit te leren?

‘De transportbedrijven hadden al goed ingespeeld op het tunnelproject en zich samengevoegd in de Grondverzet Combinatie Limburg. De A2-School was wel een ander verhaal. Ik onderschrijf het idee om mensen via zo’n project op te leiden en nieuwe kansen te geven op de arbeidsmarkt. We hebben bijvoorbeeld bij bestratingen en rioleringswerken veel leerwerkplaatsen opgezet. Maar het opleiden van mensen tot betonijzervlechter heeft weinig zin, want daar is in deze regio niet genoeg werk voor. Strukton is de laatste jaren in Maastricht ook bezig geweest met het verleggen van de Noorderbrug. Ook daar was de afspraak om mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt aan te nemen. Zo’n brug wordt echter grotendeels met prefab-elementen opgebouwd en die worden elders gemaakt. Het is dan lastig aan zo’n voorwaarde te voldoen.’

Als dit boek verschijnt, zit jouw klus in Maastricht er op. Ga je het missen?

‘Zeker. Ik ben ruim acht jaar vergroeid geweest met dit project, de stad en de omgeving. Ik vond het heerlijk hier te werken en zal de manier van werken missen. We hebben als bedrijf hier verlies geleden, maar het verlies is in vergelijking met andere projecten binnen de perken gebleven, ook dankzij de samenwerking met de opdrachtgever. Voor mij domineert daarom de herinnering aan een uniek en mooi project, waarmee veel mensen een goede boterham hebben verdiend en waaraan zij met veel plezier hebben gewerkt. En daar heeft de grote waardering vanuit de omgeving reusachtig in meegeholpen.’



Peter Berden en Leo Kuepers over het projectmanagement bij A2 Maastricht

Technisch manager en contractmanager bij Projectbureau A2 Maastricht

‘Spanning in managementteam is goed’

A2 Maastricht is vanuit de opdrachtgevers aangestuurd door het zelfstandige Projectbureau A2 Maastricht, dat hoofdzakelijk was bemenst met mensen die waren gedetacheerd vanuit de gemeente Maastricht en Rijkswaterstaat. Het projectbureau voerde ongeveer halverwege de rit het IPM-model in, de manier van werken die Rijkswaterstaat altijd hanteert bij grote projecten. Volgens Peter Berden en Leo Kuepers, technisch en contractmanager bij het projectbureau, kwam er daardoor meer spanning in het managementteam. ‘En spanning is goed, want zo bevorder je dat er nog beter wordt samengewerkt en de belangen beter op elkaar worden afgestemd’.

Eerst een korte uitleg over het IPM-model. IPM staat voor Integraal Projectmanagement. Rijkswaterstaat onderscheidt in dit model vijf processen, die allemaal even belangrijk zijn om een project tot een goed eind te brengen: projectmanagement (waarborgen van kwaliteit, geld en tijd), risicobeheersing, omgevingsmanagement (goede relatie houden met de omgeving en belanghouders), technisch management (bewaken dat het project technisch goed wordt uitgevoerd) en contractmanagement (beheersen van het contract en de risico's tussen de opdrachtgever en de opdrachtnemer).

Elk proces heeft een gelijkwaardige positie in het management-team dat een project aanstuurt. Aanvullend op het IPM-model identificeerde het Projectbureau A2 Maastricht communicatie als het zesde hoofdproces dat in het managementteam vertegenwoordigd diende te worden.

In het Projectbureau A2 Maastricht zaten zowel Peter Berden als Leo Kuepers in het managementteam. Peter neemt deel vanaf januari 2012 als technisch manager van de tunnel- en wegenbouw. Leo was tot eind 2016 contractmanager in het team. Vóór de invoering van het IPM-model was hij vanaf 2007 manager integrale gebiedsontwikkeling in het projectbureau. Naast Peter had het managementteam nog een tweede technisch manager, namelijk Ralph Jansen. Hij was verantwoordelijk voor de Verkeers- en TunnelTechnische Installaties bij A2 Maastricht (zie blz. 182).

Integraal projectmanagement, de gemiddelde lezer heeft zijn eerste gaap al moeten onderdrukken. Waarom was dit belangrijk bij A2 Maastricht?

Peter: ‘Veel gegaapt is er niet in het managementteam, kan ik je verzekeren. In dit model word je gedwongen jouw ideeën en zorgen te delen met de andere managers in het team. Je kondigt iets aan, de ander zegt daar iets van omdat hij er bijvoorbeeld op zijn gebied last van heeft. Daar praat je over en dan kom je samen tot een oplossing waarbij alle belangen zijn gediend. Of beter gezegd: het belang van het hele project, want dat stond hier altijd voorop.’

Leo: ‘Als je het in het managementteam niet met elkaar eens bent, probeer je te begrijpen van elkaar waarom je er anders over denkt. Dat is het goede van spanning in een team. De beste oplossingen komen uit een team waar spanning in zit. Is die er niet, dan werk je in de hand dat er boven in de organisatie een dictator komt. Dat is overigens bij A2 Maastricht nooit het geval geweest. Al vóór de invoering van het IPM-model werkten wij met een managementteam, alleen met andere functies. Zo was ik manager integrale gebiedsontwikkeling. We hadden die eigen invulling ook om uit te stralen dat A2 Maastricht een ander project was, met meer opdrachtgevers en een insteek op integrale gebiedsontwikkeling in plaats van alleen infrastructuur.’

Maar het ging toch juist om die integrale ontwikkeling? Kwam er met het IPM-model niet te veel nadruk op processen, modellen en afvinklijsten in plaats van op de integrale inhoud?

Leo: ‘Dat risico bestaat wel met zo’n model. Extreem geredeneerd is de gedachte namelijk dat als je een autofabriek bouwt en die precies inricht volgens de bedachte processen, er vanzelf de goede auto’s uitrollen. Het enige wat je nog doet, is zo nu en dan een steekproef houden om te controleren of het goed gaat. Overleggen met de autofabrikant is niet nodig, want met de processen heb je alles geregeld. Zo hebben we bij A2 Maastricht nooit geredeneerd. We zijn vóór en na de invoering van IPM op inhoud blijven sturen. Want de aannemer kan niks met alleen praten over onze processen, die moet gewoon beton en asfalt storten. Wij zijn

op elk moment intensief blijven samenwerken met de aannemer en wilden op de hoogte blijven van zijn worstelingen.’

Peter: ‘Dat kwam ook omdat dit project met een hoog abstractie-niveau in de markt is gezet. Een groot deel van het werk moest nog na de aanbesteding worden uitgevonden en ontworpen. Dat lukt alleen als je dicht naar de aannemer toe kruipt en gaat samenwerken. Dat is ook één van de sleutels van het succes van A2 Maastricht.’

Leo: ‘Tegelijkertijd vond ik dat één van de moeilijkste dingen in het project. Nadat we een innovatief project op een innovatieve manier hadden aanbesteed, moesten we ook een innovatieve manier van samenwerken opzetten. En dan bedoel ik een echte samenwerking vanuit de grond van je hart, waarbij de opdrachtgever niet achterover leunt. Dat heeft in de begintijd de nodige hoofdbrekens gekost.’

Een opdrachtgever die niet achterover leunt; hebben jullie daar vanuit jullie eigen proces voorbeelden van?

Peter: ‘Wij hadden hier voortdurend waarnemers en toezicht-houders rondlopen. Dat was destijds *not done* bij Rijkswaterstaat. Maar als je ziet wat zij allemaal in het werk buiten wegvangen; dat is gigantisch! Dan moet je denken aan het ontdekken van fouten die de aannemer niet ziet, maar ook zaken die ze voor de aannemer kunnen regelen zodat de kosten niet uit de hand lopen. Je ziet nu dat Rijkswaterstaat projecten weer meer op deze manier gaat inrichten en zich dus minder afzijdig opstelt. De goede ervaringen bij A2 Maastricht hebben daar zeker aan bijgedragen.’

Leo: ‘Als contractmanager ben ik me met Ralph Jansen op een bepaald moment intensief gaan bemoeien met het VTTI-deel. Dat bleek weerbarstige materie. Toen zijn we heel drammerig bijna op de stoel van de aannemer gaan zitten. Ik vond dat na de beginfase met afstand de moeilijkste fase van het project en het heeft me het laatste jaar veel energie gekost. En als je me nu vraagt ‘hoe kan het beter’, kan ik je daar nog steeds geen antwoord op geven. Daar is het blijkbare toch te gecompliceerd voor.’

Heeft het IPM-model niet voor minder slagkracht gezorgd?

Leo: ‘Nee, maar dat heeft ook niks met het model te maken, maar met de mensen die in het team zitten en de mate waarin zij verantwoordelijkheid nemen. Dat is belangrijker dan welk model dan ook. Wij zijn van de oude stempel en voelden ons in dit project bijna hoofdelijk aansprakelijk voor het geheel. En omdat we vanuit de inhoud werkten, hebben we wel eens de grenzen opgezocht omdat we dat nodig vonden voor het project.’

Kun je daar een voorbeeld van geven?

Leo: ‘Meteen in het begin waren we al bang dat het VTTI-deel later problemen zou opleveren. Samen met de aannemer vonden we het daarom een goed idee om op een gegeven moment niet meer vanaf één kant, maar vanaf twee kanten de tunnel op te bouwen. Daarmee konden we negen maanden tijdswinst boeken. Maar daarvoor moesten we bij onze eigen organisatie Rijkswaterstaat toestemming krijgen. Om zoiets voor elkaar te krijgen, moet je



Het VTTI-deel leverde de nodige hoofdbrekens op en is door een strakke planning en samenwerking tussen Projectbureau A2 Maastricht en Avenue2 tot een goed einde gebracht (2016).

de juiste aanpak weten te vinden bij de juiste mensen. Dat lukte omdat we dat vanuit een projectbureau deden waarin veel kennis en kunde was geconcentreerd.’

Peter: ‘Waaruit maar blijkt hoe belangrijk het was dat we bij A2 Maastricht met een zelfstandig en sterk projectbureau hebben gewerkt. Je moet in zo’n project slagvaardig durven te opereren en soms verder durven te gaan dan de processen voorschrijven. In een zelfstandig projectbureau heb je daarvoor strikt formeel meer speelruimte dan binnen je eigen organisatie.’

Hoe kijken jullie nu terug op A2 Maastricht?

Peter: ‘Als er twee mensen met een glas bier in de hand trots waren bij de openstelling, waren wij dat wel.’

Leo: ‘En het was een succes van het hele team dat hier werkte en niet van het model dat we hanteerden. Ik heb me hier tien jaar lang met veel plezier het schompes gewerkt, al was ik het laatste jaar het project wel een beetje spuugzat met al dat gedoe rond de VTTI. Ik vrees dat ik me toen bij tijd en wijle wel eens wat lomp heb opgesteld.’



Fred Sijben en Chris Naus over het omgaan met de verschillende belangen in A2 Maastricht

Directeur Projecten en Vastgoed gemeente Maastricht en portfoliomanager Rijkswaterstaat

‘We keken even in een zwart gat’

Bij een groot project als A2 Maastricht moeten talloze formele besluiten worden genomen. Een soms bureaucratische molen die soepel blijft draaien zo lang het project goed loopt. Maar in spannende tijden is er veel overleg nodig om tot oplossingen te komen, zeker omdat er bij meerdere opdrachtgevers ook meerdere belangen in het geding kunnen zijn. Bij A2 Maastricht maakten Fred Sijben en Chris Naus het van nabij mee. Zij zagen hoe het belang van het project altijd voorop bleef staan.

Fred Sijben en Chris Naus waren de ambtelijke vertegenwoordigers van respectievelijk de gemeente Maastricht en Rijkswaterstaat in de Stuurgroep A2 Maastricht en het opdrachtgeversoverleg (Fred is dat anno 2018 nog steeds). De stuurgroep was en is het hoogste orgaan in A2 Maastricht. Hierin bewaken bestuurders en directeuren van de deelnemende overheden de voortgang van het project. Preciezer gesteld zien ze er op toe dat de Samenwerkingsovereenkomst uit 2006 wordt uitgevoerd zoals bedoeld. Het gaat daarbij om de hoofdlijnen, reden waarom de stuurgroep normaal gesproken eens in de drie maanden bij elkaar komt. De stuurgroepvergaderingen worden voorbereid door de deelnemende ambtenaren, die daarvoor waar nodig ook vooroverleg voeren met mensen van het Projectbureau A2 Maastricht en/of Avenue2.

Naast de stuurgroepvergaderingen en de voorbereidende overleggen daarvoor was en is er nog het maandelijks opdrachtgeversoverleg. De vier overheden in A2 Maastricht hebben de opdrachtgeversrol gedelegeerd aan de gemeente Maastricht en Rijkswaterstaat. Zij voeren het overleg met Avenue2 over de concrete voortgang van het project. Zo lang er sprake is van besluiten die vallen binnen de oorspronkelijke Samenwerkings-overeenkomst en het contract met Avenue2 hoeven die vanuit het opdrachtgeversoverleg niet te worden ingebracht bij de stuurgroep. Dat is wel nodig bij ontwikkelingen die daar niet in passen en die het nodig maken het contract te wijzigen. Een lange inleiding, om maar aan te geven dat Fred Sijben en Chris Naus deelnamen c.q. –nemen aan veel formeel overleg bij A2 Maastricht. Daarbij vertegenwoordig(d)en ze enerzijds hun eigen organisatie in de opdrachtgeversrol en zorg(d)en ze er anderzijds voor dat die organisatie ook meehielp c.q. meehelpt om het project goed te laten verlopen. Beiden stapten in 2013 in de stuurgroep en het opdrachtgeversoverleg, Fred eerder dan Chris. Hun rol en inbreng was bescheiden op de momenten dat A2 Maastricht goed liep, maar veel intensiever in de spannende tijden. Dat waren ook de momenten waarop de opstelling van de opdrachtgevers als één front mogelijk in gevaar kwam. Elke opdrachtgever had immers zo zijn eigen belangen: de gemeente Maastricht moest bijvoorbeeld ook de plaatselijke politiek en de inwoners van de stad dienen, terwijl Rijkswaterstaat in de eerste plaats redeneerde vanuit haar toekomstige rol als wegbeheerder.

Over spannende tijden gesproken: in 2015 verkeerde A2 Maastricht door de financiële perikelen bij Avenue2 in een crisis. Hoe werd dat beleefd in het opdrachtgeversoverleg en de stuurgroep?

Fred: ‘Dat was bijzonder spannend. De frequentie van het opdrachtgeversoverleg ging toen omhoog naar wekelijks en soms zaten we twee, drie dagen bij elkaar om over oplossingen na te denken.’

Chris: ‘We merkten toen dat het project vertraging begon op te lopen en wisten niet meer goed hoe of wat. We zaten als opdrachtgevers eigenlijk in een zwart gat te kijken. Er was op diverse niveaus zeer intensief overleg nodig om de boel weer vlot te krijgen.’

Liepen de belangen van de gemeente Maastricht en Rijkswaterstaat in deze crisissituatie synchroon?

Chris: ‘Ja en nee. De twee bedrijven in Avenue2 waren, soms in dezelfde samenwerkingsconstructie, ook werkzaam in andere projecten van Rijkswaterstaat. Wij konden geen beslissingen nemen ten gunste van A2 Maastricht die elders niet werden genomen. Er moest één lijn worden getrokken.’

Fred: ‘Dat belang speelde niet voor Maastricht. Voor ons stond voorop dat het project door moest gaan, omdat de overlast niet onnodig lang mocht blijven voortbestaan. Toch had ik nooit het gevoel dat onze belangen met elkaar botsten. Het aanvankelijk nogal wollige begrip *Best for Project* kreeg in deze tijd echt inhoud, al heeft dat van alle partijen destijds wel het uiterste gevergd.

Wij hebben toen daadwerkelijk gewerkt vanuit wat het beste was voor het project. Bovendien merkte ik dat we verschillende middelen tot onze beschikking hadden om invloed uit te oefenen. Er was een bereidheid om die slim te combineren, zodat ze tot dezelfde uitkomst leidden.’

Chris: ‘Ook wij waren niet gebaat bij vertraging. Natuurlijk hadden we tegen Avenue2 kunnen zeggen: hou je aan het contract en los het intern maar op. Maar er waren hier veel tijdelijke verkeers-situaties die uit het oogpunt van verkeersveiligheid en onderhoud niet te lang mochten voortduren. En een overheid moet in zo'n situatie ook de verantwoordelijkheid nemen om mee te denken over oplossingen. Het belang van het project stond daarbij inderdaad centraal. In onze vooroverleggen hadden we ook nooit verborgen agenda's. We vertelden eerlijk tegen elkaar hoe we er in stonden en wat meespeelde. Als Fred dan bijvoorbeeld zei dat een bepaalde kwestie belangrijk was voor de gemeente of politiek gevoelig lag, zochten we samen naar een oplossing die de verschillende belangen diende.’

Jullie praten over verschillende middelen. Zoals?

Fred: ‘De gemeente had de gronden in bezit. Afspraak was dat deze pas na de afronding van de infrastructurele werkzaamheden zouden worden overgedragen aan Avenue2. Dat was een manier om Ballast Nedam bij het project betrokken te houden en ervoor te zorgen dat bij alle werkzaamheden het belang van de integrale gebiedsontwikkeling voorop bleef staan.’

Chris: ‘Rijkswaterstaat deed het overgrote deel van de betalingen aan Avenue2. Wij konden desgewenst schuiven met betalings-termijnen. Daarnaast konden wij als wegbeheerder meewerken aan andere faseringen van verkeersmaatregelen en -wijzigingen. Op financieel gebied konden we natuurlijk niks doen. Extra geld in het project steken of een lening verstrekken is op grond van de Europese wetgeving over staatssteun nu eenmaal niet toegestaan en dat is terecht.’

De voortgang van het project is gered door de ‘boedelscheiding’ tussen Ballast Nedam en Strukton. Wat vonden jullie daarvan?

Fred: ‘Wij vonden dat op zich geen ideale oplossing. Het leek in eerste instantie niet bevorderlijk voor de door ons gewenste integrale aanpak. Omdat beide partijen echter samen verantwoordelijk bleven voor het hele project is dat belang toch overeind gebleven.’

Chris: ‘En het project kon daarmee weer door. Stilstand had de weggebruikers en inwoners van Maastricht veel ellende opgeleverd.’

Vervolgens kwamen de problemen rond de Verkeers- en TunnelTechnische Installaties.

Fred: ‘Dat was haast nog spannender. In januari 2016 hadden we een planning gemaakt om in december conform het contract de tunnel te kunnen openstellen. Bij elke maand hingen stickervelletjes met wat er moest gebeuren, maar die stickertjes schoven in februari en maart steeds op. Tussen april en juni was het zeer de vraag of we het gingen halen. Alle testen en oefeningen die nodig waren om de veiligheid van de tunnel aan te tonen, werden steeds maar uitgesteld.’

Chris: ‘En ook hier bleven we in het belang van het project werken. Je zag bij alle partijen, van het projectbureau tot de hulpdiensten, een grote bereidheid en flexibiliteit om mee te blijven werken. Wat bij het testen van de installaties ook hielp, is dat Rijkswaterstaat en Strukton in onderlinge samenspraak beide een onafhankelijke adviseur inschakelden om naar de installaties te kijken. Dat waren twee autoriteiten in dit vakgebied die de mogelijkheid kregen in elkaars keuken te kijken. Bij ons namen ze vooral het toetsen onder de loep, bij Strukton het ontwerpen. Hun adviezen werden redelijk dwingend opgelegd. Dat je toestaat dat een adviseur van buiten in jouw keuken kijkt en zegt wat niet goed gaat, had ik nog niet eerder meegemaakt. Het tekent de goede samenwerking tussen opdrachtgever en opdrachtnemer in dit project. Door al deze zaken is het gelukt de verloren tijd door het wegvallen van Imtech terug te winnen en de tunnel op de afgesproken datum open te stellen. Alle partijen hebben daarvoor een grote creativiteit aan de dag gelegd, soms ook door anders om te gaan met officiële richtlijnen, zonder dat daarmee de veiligheid en kwaliteit ook maar op enig moment in het geding kwamen. Ik heb dit bij wijze van spreken ook wel eens misbruikt in de eigen organisatie. Jongens, dit is een samenwerkingsproject. Het gaat hier anders dan anders, we gaan hier bijvoorbeeld anders om met de gemeentelijke hulpdiensten. We moeten ons flexibeler opstellen dan normaal.’

Fred: ‘Maximaal meedenken dus zonder over de grens te gaan. Er was inmiddels ook voldoende onderling respect opgebouwd om niet van elkaar het onmogelijke te eisen.’

Wat hebben jullie tot slot opgestoken van A2 Maastricht?

Fred: ‘De gemeente Maastricht heeft veel geleerd van hoe Rijkswaterstaat omgaat met integraal projectmanagement en risico-beheersing (zie het interview met Peter Berden en Leo Kuepers op blz. 116 – red.). Daarvan passen we nu veel toe bij eigen projecten. Ik vind het verder speciaal dat onze goede samenwerking zich ook buiten A2 Maastricht voortzet. Mensen van Rijkswaterstaat zijn gedetacheerd bij de aanleg van de Noorderbrug, een gemeentelijk project. En ik kreeg op een gegeven moment een uitnodiging om mensen van mijn ingenieursbureau te laten meedoen aan een trainingstraject van Rijkswaterstaat. Wow, dat dat mogelijk is!’

Chris: ‘Uit de eerdere tunnelprojecten hadden we geleerd dat het goed is om al in een vroeg stadium met alle betrokkenen bij Rijkswaterstaat en de aannemer rond de tafel te zitten over de installaties. Verder heeft A2 Maastricht Rijkswaterstaat de weg gewezen naar meer samenwerking. De laatste jaren werken wij in steeds meer projecten samen met gemeenten en/of provincies, vaak omdat er sprake is van een meervoudige opdracht. Dan zit aan de ontwikkeling van infrastructuur ook een gebiedsontwikkeling of het realiseren van duurzaamheidsambities vast. Vroeger deden we alleen ons eigen ding, nu doen we het samen met anderen en de omgeving. Dat je daarmee met andere belangen te maken krijgt, maakt projecten ook leuker.’



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

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

‘Het werk werd nooit vervelend of saai’

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

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



Verleggen van de N2 en kruispunt Scharnerweg (2012).

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

Volcontinu doorknallen

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

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

Bloed, zweet en tranen

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



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

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

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

Remsporen

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

beton werkt en kan met zo'n geringe helling scheuren. In overleg met Rijkswaterstaat hebben we besloten agrac toe te passen, een mengsel van asfaltgranulaat en cement. De A2-tunnel is de eerste tunnel in Nederland waarin dat is toegepast. Inmiddels is het standaard bij de tunnelbouw. Ook het asfalt voor de top laag was een primeur. De materiaaltechnologen van Rijkswaterstaat en ons bedrijf hebben samen een mengsel ontwikkeld dat twintig jaar meegaat. Dat mengsel is beproefd en gecertificeerd. Het is duurder dan normaal asfalt, maar gaat langer mee zodat er minder snel onderhoud nodig is. Onderhoud is lastig in een tunnel, dus uiteindelijk is Rijkswaterstaat hiermee goedkoper uit.' Ook bij het asfalteren in de tunnel is bij A2 Maastricht anders gewerkt dan anders, voegen Mart en Jan toe. 'Normaal rijden vrachtauto's met het asfalt af en aan en kiepen ze hun lading uit op de weg. In een tunnel kun je echter niet kiepen. We hebben aparte vrachtwagens moeten gebruiken met een duwbakinstallatie. Daarvan zijn er niet veel in Nederland. Buiten de tunnel werd het asfalt overgeladen, waarna de vrachtwagens achteruit de tunnel inreden, want keren was niet mogelijk.' 'Daarbij moest je goed letten op de uitlaatgassen in de tunnel', aldus Ralf. 'Zo maar de ventilatoren laten blazen, was niet mogelijk omdat het dan te koud zou worden om in te werken en om het asfalt te laten uitharden.' Vonden de heren het overigens niet vervelend dat er in de laatste maanden zo veel werd geoefend in de tunnel, met het risico dat 'hun' asfalt beschadigd werd? 'Daar troffen we altijd voorzieningen voor. Het asfalt heeft daar nooit onder geleden. De meeste remspo- ren hebben we gekregen van Flikken in Maastricht. Tijdens opnames in de tunnel werd er een auto klemgereden en dat liet nogal wat sporen achter. Gelukkig was dat rubber en dat slijt wel weer.'

Bouwweg in de voortuin

Net als de andere bouw ploegen vond ook het GWW-team het regelmatig lastig om in de beperkte ruimte te moeten werken. Tegelijkertijd hebben ze het contact met de omwonenden steeds als prettig ervaren. Jan vertelt over de bewoners aan het Oranjeplein, waar de bouwweg door de voortuin liep, op een paar meter van de voordeur. 'We hadden veel contact met hen en hebben hen altijd zo goed mogelijk geholpen. Avenue2 heeft de tuinen tijdelijk van de bewoners gehuurd, met de afspraak ze weer in de oude staat terug te brengen. Dat is inderdaad gebeurd, eigenlijk beter dan afgesproken. Als de oude stukjes muur die nog overeind stonden niet goed meer waren, vervingen we die ook. De bewoners kregen daardoor compleet nieuwe gewapende muurtjes tot aan de voorgevel, alles weer in een frisse witte kleur. Het was verder heel prettig dat er zoveel werd gecommuniceerd over de werkzaamheden. Wij kregen daardoor minder vragen van omwonenden en konden beter door met ons werk.' Ralf trad vaak op in filmpjes van A2 Actueel, later Via Maastricht. 'Hoe vaker ik dat deed, hoe makkelijker het werd. Ik was ook zo enthousiast over het project dat ik er makkelijk over kon vertellen. Ik werd in die tijd vaak herkend op straat, maar altijd door oudere mensen want die kijken nu eenmaal vaker naar de regionale televisie.'

Nooit saai

Ralf, Jan en Mart zijn trots op hun werk voor A2 Maastricht, dat vóór de zomer van 2018 wordt afgerond. 'Het komt nooit voor dat je gedurende een zo lange tijd aan één project werkt, met een hecht team waarin nauwelijks verloop zit. Natuurlijk hebben we wel eens gekke dingen meegemaakt. Zoals dat je 's nachts aan het werk bent en er verwarde mensen rondlopen die je beginnen uit te schelden. Maar dat beschouwen we inmiddels bijna als normaal in zo'n project.' De heren vinden wel dat er door de harde deadlines soms veel druk stond op hun werk, al noemen ze ook dat betrekkelijk normaal in hun vakgebied. 'Voor de tijd om de Groene Loper aan te leggen, vonden we erg krap. Het is onwerkelijk hoeveel productie daar is geleverd. Bepaalde werkzaamheden bovenop de tunnel waren verschoven om op 16 december niet drie maar vier buizen in gebruik te kunnen nemen. Daarbij praten we over een tracé van ruim twee kilometer lang. Normaal trek je daar een jaar voor uit. Hier is het in een paar maanden aangelegd.' Ondanks de grote druk vonden Ralf, Mart en Jan A2 Maastricht een 'eenmalig en geweldig project'. 'We zijn hier met alle disciplines van de grond-, weg- en waterbouw bezig geweest. Het ging nooit vervelen, want als het saai dreigde te worden, was er weer wat nieuws om aan te beginnen.' Mart en Jan concluderen: 'Onze volgende klus kan zo maar een straat van honderd meter zijn waar je alleen maar hoeft te asfalteren. Laat ons daarom nog maar een paar jaar doorwerken aan A2 Maastricht.'

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



‘Barbara heeft ons verbonden en beschermd’

Het verhaal van A2 Maastricht is ook het verhaal van de Heilige Barbara. Zij beschermde de bouwvakkers en omwonenden en speelde een rol in het verbinden van de buurt met het tunnelproject. Aanstichter hiervan was pastoor Mattie Jeukens. Tussen zijn Onze Lieve Vrouw van Lourdeskerk in Wittevrouwenveld en de tunnelbouwers ontstond een speciale band. Die werd nog eens versterkt omdat de technisch medewerker van de kerk Vincent Grummer met zijn harmonie De Gele Rijders optrad bij meerdere feestelijke gelegenheden. ‘Want muziek hoort er in Maastricht nu eenmaal bij.’

Wie jaren na dato nog relikwieën wil zien van de tunnelbouw in Maastricht, kan terecht in de Onze Lieve Vrouw van Lourdeskerk in Wittevrouwenveld, vlak langs het tunneltracé. In het voorportaal staat een kruitwagen met de laatste kuub grond die werd uitgegraven. Aan de muur hangt een beeld van Sint-Barbara. Elders in de kerk staan de twaalf waxinelichtjeshouders die zijn gemaakt van de laatste kuub beton die in de tunnel werd gestort. Twaalf vanwege de twaalf apostelen en de twaalf stammen van Israël. En vlak bij het altaar hangt een klein schilderij van een Barbara. Het zijn allemaal overblijfselen van een bijzonder verhaal dat begint op 3 december 2011.



De tunnelwerkzaamheden reiken letterlijk tot in de voortuin van de Lourdeskerk. De tuinmuur is afgebroken. De stenen zijn genummerd voor herbouw (2014).

Stortvloed van Barbara's

Mattie: 'Ik moest toen een preek maken voor de zondagsdienst een dag later. Die zondag was het 4 december, de dag dat Sint-Barbara wordt herdacht. Zij is de patroonheilige van mensen in gevaarlijke beroepen, meer specifiek van artilleristen en mijnwerkers. Ik dacht: ik ga iets over Barbara vertellen. Ook omdat ik terug moest denken aan dat drama in Keulen in 2009, toen bij de bouw van de metro het complete stadsarchief instortte en onder de grond verdween. Ik vond dat Barbara de tunnelbouwers moest gaan beschermen en heb in de kerk een oproep gedaan om Barbara's te leveren. Nou, dat heb ik geweten. Manon Pachen, welzijnswerker in deze buurt, hoorde van mijn oproep en maakte er een kunstproject van. Ik kreeg vervolgens een stortvloed van Barbara's. Schilderijtjes, beeldjes, ondeugende Barbara's, van alles. Donderdag 24 mei 2012 heb ik al die Barbara's tentoongesteld in de kerk. Met koffie en vlaai. Daarvoor nodigde ik ook de tunnelbouwers uit. Op 24 mei, want dat is de feestdag van Madonna della Strada (*strada* is Italiaans voor weg – red.). Op die bijeenkomst hebben we samen met de tunnelbouwers, parochianen, buurtbewoners en vertegenwoordigers van de gemeente en de projectorganisatie stilgestaan bij een voorspoedige en veilige tunnelbouw. Het was het begin van onze bijzondere relatie met de tunnelbouwers.'

Verkeerde mantel

Vincent: 'En ook van de tocht van Barbara door het tunnelproject. We hadden inmiddels uit Sint-Pieter (een andere Maastrichtse buurt – red.) een groot en loodzwaar Barbarabeeld gehaald, dat we met de nodige moeite hier aan de muur hebben gehangen. Op een rommelmarkt in België vond een vriend een klein gipsen beeldje van Barbara. Dat heeft iemand uit de buurt nog opgekapt, hoewel met de verkeerde mantel. Barbara heeft als martelares een rode mantel, hij had haar een blauwe mantel gegeven. Dat hebben we maar zo gelaten, want blauw is de kleur van Maria, en wij hebben nu eenmaal een Lourdes-kerk. Dat beeldje is in mei 2013 gezegend en daarna in de bouwkuip gehangen, vlak bij de ANWB-flat, in een klein nisje. Samen met de ploeg die toen bezig was met het uitgraven van de tunnel. De gravers voelden zich daar goed bij. Ik kan me wel voorstellen dat je, als je iedere dag met je graafmachine dat beeldje passeert, beseft dat je speelt met het leven van mensen en dus moet oppassen. Dat kan best hebben bijgedragen aan het feit dat bij de aanleg van deze tunnel geen grote ongevallen zijn gebeurd, en al helemaal geen doden zijn gevallen.'

Een uur stilte

Mattie: 'De band met zeker de graafploeg is altijd gebleven. In sommige gevallen is er echt enorm kabaal gemaakt. Zeker bij het uittrillen van de damwandplanken. Bij een uitvaart of huwelijk voelde dat niet goed. Ik heb toen aangekaart of er geen pauze kon worden ingelast. En dat gebeurde. Ik kon de bouwvakkers daarvoor rechtstreeks bellen. Geen lawaai tijdens een uitvaart en huwelijk, dat was indrukwekkend. Als je buiten kwam en het was volkomen stil. Unieke momenten. Toen onverwacht een bouwvakker thuis overleed, vroegen zijn collega's of ik de klokken kon laten luiden. Ze stonden in hun oranje hesjes hier in de tuin. Terwijl de begrafenis elders was, namen zij zo afscheid van hun collega. Ook weer heel indrukwekkend.'

Bloembak

Vincent: 'Wij hebben hier bij de kerk ook de nodige feestelijke momenten gevierd. Zoals de laatste kuub uitgegraven grond en de laatste kuub gestort beton. Bij slecht weer zetten we de biertap gewoon in de kerk. En Mattie heeft als aandenken dus de nodige spullen gekregen. Ik heb hem de schrik van zijn leven bezorgd toen ik regelde dat hij ook de laatste damwandplank zou krijgen. Dat ding is 24 meter lang en hing aan een enorme kraan vlak voor de deur van de kerk. Mattie, moeten we 'm in het middenpad inschuiven of in een zijpad?' Mattie: 'Maak er maar een bloembak van, heb ik toen gezegd. En dat hebben ze gedaan. De plank is in stukken gezaagd en ze hebben een stuk van zes meter, met grond en bloemen, in de tuin gezet. Daar liggen trouwens ook een paar keien die bij het graven van de tunnel uit de grond zijn gekomen.'

Vincent: 'De tunnelbouwers hebben ons ook een andere keer geholpen met een kraan, toen we in de toren de vloeren moesten vervangen en de haan opknappen. Zo konden we gratis de materialen laten optakelen. Het geeft wel aan dat er altijd een heel goed contact was met de projectorganisatie. We zijn op allerlei manieren tegemoet gekomen. Toen voor de werkzaamheden de tuinmuur moest worden afgebroken, zijn de Kunrader stenen genummerd en opgeslagen. Om daarna op exact dezelfde manier te worden herbouwd, tot en met de ijzeren haken voor het hek. Dat is trouwens gebeurd bij alle bewoners die aan het tracé woonden en tijdelijk hun voortuintjes moesten inleveren. Alles is in de oorspronkelijke staat teruggebracht.'

Scharrelen

Mattie: 'Barbara is uiteindelijk terechtgekomen in het noordelijk dienstengebouw, halverwege de trap op de vluchtroute. In de tunnel kon ze niet hangen omdat ze dan teveel de automobilisten zou afleiden. Ik vind het wel een mooie plek. Als er iets gebeurt in de tunnel en mensen moeten vluchten, komen ze vlak voor hun redding Barbara tegen. Dat ik Barbara zo nadrukkelijk heb geïntroduceerd in het project, was natuurlijk ook voor de buurt. De bouw van de tunnel verbond de buurtbewoners. Barbara symboliseerde dat. Als omwonenden konden we bij haar een kaarsje opsteken als we ons onmachtig voelden over het stof, het lawaai en de

ongeregeldheden. Omdat dat allemaal is meegevallen, hebben er bij Barbara maar weinig kaarsjes gebrand. Wij hebben wel zelf dag en nacht altijd één kaars laten branden voor het welslagen van dit grote project. Dat was onze subsidie aan de tunnel.' Vincent: 'Overlast is er uiteindelijk inderdaad toch niet heel veel geweest. Er waren zeker periodes met enorm kabaal, maar daarover werd je vooraf goed geïnformeerd. Ik woon zelf langs het tunnel-tracé en zorgde er altijd voor dat ik dan een paar dagen weg was.' Mattie: 'Voor mijn parochie heeft de tunnelbouw ook wel nadelige gevolgen gehad. Mensen konden soms alleen na een hoop gescharrel de kerk bereiken. En door de sloop van de flats langs de A2 ben ik nogal wat parochianen kwijtgeraakt. Daar woonden veel mensen die actief waren in de kerk.'

Muziek moet

Vincent: 'Behalve direct aanwonende ben ik ook tweede penningmeester en vicevoorzitter van de harmonie De Gele Rijders in deze buurt. We zijn hier in Limburg en dan hoort muziek er toch echt bij. Daarom hebben we ons bij de eerste Dag van de Bouw zelf uitgenodigd om te komen spelen. En dat vond de organisatie een goed idee. Daarna werden we regelmatig gevraagd om te komen optreden. Bij de volgende Dagen van de Bouw, de opening van de Sibema-fietstunnel en andere feestelijke momenten. Ik vond het wel jammer dat het zo lang duurde voor we in de tunnel zelf konden spelen. Dat is uiteindelijk gelukt tijdens het Tunnelweekend eind 2016. Slechts een kwartier overigens. Vlak bij stonden standjes van toeleveranciers. Zij werden gek van het kabaal en wij zelf eigenlijk ook.'

Zondagochtend

Mattie: 'Ik heb mijn bemoeienis met de tunnel in 2016 officieel afgesloten. Weer op de feestdag van Madonna della Strada, vier jaar na de eerste Barbaraviering, opnieuw met een bijeenkomst met tentoonstelling. Deze keer stond de verbinding centraal. Tussen noord en zuid en tussen oost en west. Die verbinding gaat zorgen voor een mooie toekomst voor deze buurt. Al vragen veel buurtbewoners zich wel af hoe de buurt zich zal ontwikkelen als het vastgoed straks klaar is. Wordt het niet te veel een elitebuurt, of blijft het ook een plek voor mensen met een smalle beurs?' Vincent: 'Die angst kan ik me wel voorstellen. Als direct aanwonende, mijn voortuin grenst aan de President Rooseveltlaan, heb ik zelf al gemerkt hoe deze weg er nu op vooruit gaat. In april 2017 verdwenen hier tijdelijk alle auto's, voor de verdere aanleg van de Groene Loper. Stel je dat eens voor. Ik woon hier sinds 1992 en wist niet beter dan dat voor mijn deur voortdurend verkeer langs raasde. En toen was het opeens doodstil. Ik hoorde opeens de vogeltjes fluiten. Voor het eerst hoorde ik de bel van de spoorwegovergang een paar honderd meter verder. Sindsdien lijkt het hier iedere dag zondagochtend.'



Eduard van Herk en Bjorn Vink over de voortdurende monitoring van de bouwput

Site engineer voor Avenue2 en geohydroloog voor Projectbureau A2 Maastricht

‘Werken in deze bouwput was spelen met water’

Bij A2 Maastricht werd om meerdere redenen gekozen voor het uitgraven in plaats van het boren van de tunnel. Maar hoe doe je dat in een ondergrond die, met mergel dicht aan de oppervlakte, uniek is in Nederland? Waarin dus nog nooit een tunnel met twee niveaus is gemaakt? Bjorn Vink, geohydroloog namens opdrachtgever Projectbureau A2 Maastricht, en Eduard van Herk, *site engineer* namens opdrachtnemer Avenue2, kregen er samen met een team greep op. Ze werden daarbij zeer geholpen door de voortdurende monitoring van de bouwput met de *observational method*.

Voor jullie zit een volstrekte leek op geologisch gebied.

Leg eens uit welke omstandigheden de bouwput voor A2 Maastricht zo uniek maakten.

Bjorn: ‘Vanaf gemiddeld zo’n twaalf meter onder het maaiveld begint de ondergrond te bestaan uit mergel, een relatief zacht, poreus en gescheurd gesteente waar altijd water doorheen komt. Een spons eigenlijk. Daarnaast bevonden zich in de ondergrond keiharde vuursteenbanken van soms 40 centimeter dik. In het stenen tijdperk lag er een groeve in Rijckholt waar mensen van heinde en ver naar toe kwamen om deze vuursteen te kopen. Goede handel was dat. In de bouwput was het een keiharde laag



Aan de gevel van de ANWB-flat worden voor aanvang van de tunnelbouw meetinstrumenten bevestigd (2011).

waar je van bovenaf zeer lastig doorheen kwam. Hoe begin je dan met graven? In de vooronderzoeken hadden we verder ontdekt dat in de ondergrond van het tunneltracé een serie breuken liep, ongeveer ter hoogte van de Voltastraat. Breuken waardoor uit diepere lagen theoretisch zout en warm Carboonwater naar boven kon spuiten.'

Eduard: 'Het diepste punt van de bouwput was 22 meter. Er moest dus een aantal meters mergel worden weggegraven. Om dat te kunnen doen, was van tevoren bedacht dat het grondwater zou worden weggepompt tot zo'n 23 meter onder het maaiveld, zodat de gravers droog konden werken. Maar we wisten niet of dat in de praktijk ook zou lukken. Net zo min wisten we hoe de bouwput zou reageren op het uitgraven van de mergel en wegpompen van het grondwater. Werden de zijanten dan nog voldoende tegengehouden? Om daar allemaal greep op te krijgen en houden, heeft de directie van Avenue2 besloten de *observational method* toe te passen.'

Wat is dat?

Eduard: 'Daarmee meet je continu de toestand van de bouwkuip aan de hand van de grondwaterstanden, de vervorming van de damwanden en de druk in de stempels. Dat zijn de dikke dwarsbuizen die de damwanden aan weerszijden op hun plaats houden en voorkomen dat de bouwput kan instorten. Vooraf hadden we parameters vastgesteld. Als die werden overschreden, kon dat betekenen dat het misging in de bouwput. Ik bekeek iedere ochtend om half zes de meetresultaten en ging daarna met Henk Vestjens (projectleider grondverzet, zie het interview met hem en Johan Pelzer – red.) de bouwput in om te zien wat bepaalde afwijkingen veroorzaakte en of verder alles nog in orde was. Door te kijken, ruiken en voelen. Ook met een doodgewone priem, om te voelen waar misschien zachte plekken zaten in de mergel. Daar moesten wij het graafwerk dan extra in de gaten houden.'

Bjorn: 'De *observational method* is bedacht in Engeland en eigenlijk bedoeld om gedurende de werkzaamheden, afhankelijk van wat je tegenkomt, het ontwerp van de bouwput aan te passen. Dat was hier niet mogelijk. De damwanden moesten al een jaar van tevoren worden besteld. Maar we kregen met de *observational method* wel greep op hoe de bouwput reageerde op het uitgraven.'

Eduard: 'Je kunt van tevoren wel met proefboringen mergel uit de grond halen en daar testen op uitvoeren, maar die zijn zelden representatief. Het testmateriaal raakt alleen al door de boring verstoord. We hebben wel tijdens het graafwerk mensen van de universiteiten van Luxemburg en Delft gevraagd grotere monsters mergel te onderzoeken en testen. Die kwamen hier dan met een kettingzaag hele stukken mergel uitzagen.'

Wat bleek uit die testen en de gegevens uit de *observational method*?

Eduard: 'Drie dingen. Ten eerste dat de mergel veel sterker was dan we van tevoren hadden verwacht. Ten tweede dat de gemeten stempelkrachten in de onderste rij stempels lager waren dan tijdens het ontwerp was berekend. Ten derde dat we door de opbolling van water de grondwaterstand niet overal op één meter onder het ontgravingsniveau konden krijgen.'

Bjorn: 'Er zaten om de acht meter buizen in de grond met op zo'n 25 meter diep een pomp om het grondwater weg te pompen.

Puur en alleen voor de grondwaterbeheersing. In totaal dus 500 pompen met 12½ kilometer aan boorwerk en buizen. Maar dat bleek niet voldoende om het water weg te krijgen. Op zich is dat niet zo gek bij een spons. Als die van beneden af voortdurend nieuw water krijgt en je pompt dat aan de zijanten weg, blijft de spons in het midden nat. We moesten in deze bouwput daarom vooral spelen met water. Grootste vraag voor de eindsituatie was vooraf ook niet of de tunnel van Maastricht niet weg kon zakken, maar door het water naar boven kon komen. En een opdrijvende tunnel zou meteen het falen van de tunnelconstructie hebben betekend.'



Over het hele tracé ligt de tunnel zo'n 17 meter diep. Behalve bij Geusselt, waar tunnelmoot 85 ligt: met 22 meter is dit het diepste punt van de tunnel (2012).

Eduard: 'Tegelijkertijd lieten de gegevens altijd zien dat de zijdelingse druk op de stempels nauwelijks veranderde. Dus ook al groef je mergel uit en pompte je voortdurend grote hoeveelheden water weg, de binnenwaartse druk van de damwanden werd niet hoger. De druk nam pas toe als de laatste vier meter van de mergel tegen de damwanden werd weggegraven en de cement-betoniet van de damwanden was verwijderd. Die wetenschap heeft enorm geholpen om het graafproces te optimaliseren en kunnen versnellen.'

Hoezo?

Eduard: 'De vuursteenbanken konden niet eenvoudig van bovenaf worden weggegraven. Dat lukte aanzienlijk beter door ze van de zijkant weg te knippen, alsof je een nijptang gebruikt. Vanwege het water was het handig om de mergel van beneden af iets hoger weg te graven. Beide zaken lukken alleen door te werken vanuit een lager liggende sleuf onderin de tunnel. Omdat de mergel veel steviger bleek dan vooraf berekend, kon die sleuf breed zijn, tot dicht langs de wanden. Daardoor hadden de vrachtwagens die de grond moesten afvoeren meer ruimte en dat werkt sneller. Om te voorkomen dat ze daarbij zouden wegzakken in een natte pap zijn we naast de diepbemaling, als extra oppervlaktebemaling, ook vuilwaterpompen aan de zijanten gaan toepassen. Daarmee kon het water rechtstreeks uit de bouwput zelf worden weggepompt.

Verder heeft de graafploeg regelmatig rijplaten neergelegd en silex toegepast. Dat was nodig omdat we soms zachte stukken mergel tegenkwamen. Als je daar het water niet beheerst, sta je binnen een half uur stil.'

Bjorn: 'Door de *observational method* wisten we dus ook dat de bouwkuip nooit onveilig is geweest. Het was daarom geen enkele keer nodig om het graafwerk voor langere tijd stil te leggen. Dat is toch wel uniek.'

Eduard: 'En we wisten dat de mergelvloer stevig genoeg was als fundament voor de tunnel. Even stevig als de in het natte westen van Nederland doorgaans onder water gestorte en veel duurdere betonvloer. Alleen bleek het nodig om op de mergelbodem van de bouwput een laag silex aan te brengen om het opwellende water naar de vuilwaterpompen te laten afstromen. Zo kon het beton voor de tunnelvloer droog worden gestort.'

Hoe vindt het grondwater nu zijn weg?

Bjorn: 'Dat stroomt vanuit het Limburgse heuvelland naar beneden naar de Maas. Voor de grondwaterstand is de tunnel op zich niet zo belangrijk. Het is relatief maar een kleine barrière in een groter landschap. Belangrijker zijn het weer en klimaat, de waterstand in de Maas en de waterwinning door WML (het drinkwaterbedrijf in Limburg – red.) en bedrijven in de buurt. Grondwater dat op de

tunnel stuit, zoekt deels zijn weg om de tunnel heen, waarbij het door de weerstand iets opstuwt. Aanvankelijk was er een hevel-constructie voorzien om het grondwater bij verhoogde standen over de tunnel heen naar de andere kant te pompen. Tijdens de tunnelbouw is Avenue2 zo slim geweest buizen onder de tunnelvloer te leggen, die als een sifon kunnen dienen. Een veel onderhoudsvriendelijker constructie. Uiteindelijk bleek dit allemaal niet nodig te zijn. Het water gaat door de breuk ter hoogte van de Voltastraat onder de tunnel door, op een natuurlijke manier. Water zoekt immers altijd het laagste punt en de weg van de minste weerstand.'

Hebben er dan helemaal geen calamiteiten plaatsgevonden bij het graafwerk?

Eduard: 'Geen grote, natuurlijk wel kleintjes. Maar door de gegevens uit de *observational method* wist ik dat de veiligheid daardoor nooit in het geding kwam en het dus niet nodig was het graafwerk stil te leggen. Daarbij helpt het ook dat je met een klein clubje mensen voortdurend samen alles in de gaten houdt. Mensen die ook bereid zijn een keer 's avonds een probleem met bijvoorbeeld een pompfilter op te lossen. Zodat de bouwkuip 's ochtends weer droog was en het graafwerk onverstoord verder kon.'

Voor een leek lijkt het logisch om de *observational method* altijd toe te passen. Gebeurt dat ook?

Eduard: 'Nee, want je kunt vooraf moeilijk aantonen dat je de kosten daarvan kunt terugverdienen. Omdat bijvoorbeeld de damwanden lang van tevoren besteld moeten worden, kun je niet aan de hand van de gegevens besluiten tussentijds minder zware en dus goedkopere damwanden te gaan gebruiken. De *observational method* wordt daarom zelden in deze omvang toegepast. Het is hier bij A2 Maastricht wel gebeurd omdat de projectdirecties gingen voor het hoogste veiligheidsniveau en greep wilden houden op de voortgang.'

Bjorn: 'De opbrengsten van de methode zijn er wel in andere projecten in Maastricht, zoals bij het woningbouwproject Looiershof in de binnenstad en de aanleg van de ondergrondse fietsenstalling bij het station. Daar is dankbaar gebruik gemaakt van alle gegevens uit het tunnelproject.'

Eduard: 'En verder moeten we achteraf concluderen dat het ontwerp van de bouwkuip bij A2 Maastricht goedkoper had gekund, omdat de mergel dus veel sterker bleek dan verwacht en we het water uiteindelijk toch goed wisten te beheersen. Tegelijkertijd heeft de *observational method* het mogelijk gemaakt om het ontgravingsproces voortdurend aan te passen, versnellen en optimaliseren. Het zuidelijk deel van de bouwput, waar de mergel harder en minder waterdoorlatend was, kon daardoor sneller worden uitgegraven dan het noordelijk deel. Zo bespaar je kosten.'

Jullie zitten hier samen aan tafel, Bjorn namens de opdrachtgever, Eduard namens de opdrachtnemer. Waarom?

Eduard: 'Het tekent de goede samenwerking in dit project. Het maken van een bouwput komt eigenlijk neer op hoe mensen elkaar steeds op de hoogte houden, met elkaar meedenken en vertrouwen hebben in elkaar. Bjorn was daarin belangrijk voor ons omdat hij veel weet van de ondergrond en onverwachte situaties kon verklaren. Zo'n goede samenwerking maakt het mogelijk om samen de problemen op te lossen waar ze zich voordoen, in de bouwput en niet aan vergadertafels. Je ziet en weet veel dingen ook pas als je echt gaat graven.'

Bjorn: 'De samenwerking bespaart een hoop tijd, energie en discussies. Een verschil met andere projecten is ook dat hier in A2 Maastricht aan de opdrachtgeverskant veel *know how* zat. Je ziet die helaas bij veel overheden wegvloeien. Een goed project begint met een opdrachtgever die snapt wat er bij de bouwwerkzaamheden kan spelen. En die vervolgens meedenkt met de opdrachtnemer in plaats van op afstand te gaan staan.'

Geen calamiteiten dus, wel nog een leuke anekdote tot slot?

Bjorn: 'Ik kan me herinneren dat de dure Mercedes van de directeur van Züblin (het bedrijf dat de damwanden plaatste – red.) een keer bijna is verpletterd door een diepwand knipper. Dat gebeurde tijdens een manoeuvre op de eerste dag van de graafploeg op het sportveld. Maar dat was meer spannend dan leuk. Want als die knipper echt was omgekiept, had-ie zo een stukje van de ANWB-flat kunnen meenemen. Verder kan ik me herinneren dat één van de projectleiders van Züblin altijd een teckel bij zich had. Dat was goed voor de teamgeest. De hond had een eigen werkpasje en staat ook nog op film. Maar vraag me niet hoe dat kan met al die veiligheidsvoorschriften.'

Eduard: 'In de bouwput is over de onderste rij stempels een loopbrug aangelegd. Mensen konden dan, zonder het graafproces te verstoren, van noord naar zuid of vice versa door de bouwput lopen. Aan de loopbrug hebben we Henk Vestjens vereeuwigd met de Vestjensdreef Noord en -Zuid. Aan het begin daarvan hingen officiële straatnaambordjes. Zo hebben wij ook hoofduitvoerder Jim Mc Connell vlakbij de bouwkeet Geusselt vereerd met de Mc Connelldreef. Hij zag er persoonlijk op toe dat iedereen daar uit veiligheidsoverwegingen ook gebruik van maakte. En ook die dreef had uiteraard een straatnaambordje.'

De mergel blijkt steviger dan voorzien, waardoor er tot dichterbij de rand van de bouwkuip kan worden uitgegraven. De grondtransporten hebben daardoor meer ruimte (2012).





Mirjam Clermonts-Aretz, Theo Bovens en Annemarie Penn-te Strake over de betekenis van A2 Maastricht voor stad en regio
Burgemeester van Meerssen, gouverneur van de Provincie Limburg en burgemeester van Maastricht

‘De grote snee in de stad is genezen’

A2 Maastricht is van groot belang voor de gemeenten Maastricht en Meerssen en de regio Zuid-Limburg. De ondertunneling van de snelweg heeft de stad Maastricht genezen, delen van Meerssen leefbaarder gemaakt en de economische kansen van Zuid-Limburg vergroot. Daarbij kunnen stad, regio én Nederland trots zijn op de uitstekende manier waarop het project tot stand is gekomen. Een gesprek met gouverneur Bovens en de burgemeesters Penn-te Strake en Clermonts-Aretz over hun persoonlijke betrokkenheid bij A2 Maastricht, de mooiste momenten en de betekenis van het project voor stad en regio.

Betrokkenheid

Bovens: ‘Tot 1992 woonden mijn ouders aan het Oranjeplein langs de N2. Na races op het circuit van Francorchamps in de Ardennen gingen we altijd kijken naar de stoet motoren die langs kwam. Een spectaculair gezicht. Maar we zagen ook hoe het verkeer door de jaren steeds drukker werd. Als klein Maastrichts jochie kan ik me verder nog de rotonde aan de Geusselt herinneren. In 1994 werd ik wethouder in Maastricht. Ondertunneling van de A2 stond al vanaf de jaren tachtig in alle stedelijke visies. Rijkswaterstaat had er toen al een eerste Tracébesluit over genomen. Als wethouder Sociaal Economische Zaken heb ik volop meegedraaid in het

lobbycircuit om de ondertunneling er eindelijk door te krijgen.’ Penn: ‘Ik had als burger altijd veel last van de files in Maastricht. Ik woon vanaf 1980 in Zuid-Limburg, eerst elf jaar in Noorbeek in het Heuvelland en daarna in Maastricht. Als ik zeker op vrijdagmiddag uit het noorden kwam, stond ik kilometers in de file en kon het laatste stukje naar huis zo maar een uur duren. Dramatisch vond ik dat.’

Clermonts: ‘Ik ben wethouder geweest in Landgraaf en daarna burgemeester in Onderbanken, alle twee gemeenten in Parkstad. Zeker met vakanties en feestdagen vermeden we Maastricht, omdat we dan al ver van tevoren in de file stonden en de stad niet in kwamen. Toen ik in 2015 burgemeester werd van Meerssen, was ik aanvankelijk verbaasd dat wij partner waren in A2 Maastricht. Maar ik realiseerde me al snel dat dit niet meer dan logisch is. De toeritten tot de twee tunnelniveaus beginnen immers in Meerssen. Ons aandeel in het project is misschien klein, maar ik hoor van wethouder Guido Houben (zie het interview elders in dit boek – red.) dat we in het project altijd een gelijkwaardige positie hebben ingenomen. En we zijn er net zo trots op als Maastricht.’

Twee vrouwen aan het roer

Penn: ‘In juli 2015 werd ik burgemeester van Maastricht en al snel kwam het onderwerp van de openstellingsvergunning voor de tunnel op tafel. Ik moest daarvoor voor mezelf antwoord krijgen op de vraag of de tunnel veilig genoeg was om in gebruik te worden genomen. Ik kwam uit de totaal andere wereld van recht-spraak en justitie en moest nu toewerken naar zo’n verantwoordelijke beslissing. Dat lukte alleen door me zeer nauwkeurig te informeren en laten informeren. Ik heb daarom al in mijn eerste overleg met HID Jannita Robberse van Rijkswaterstaat (zie ook blz. 88 – red.) gezegd: ik moet straks een handtekening zetten; natuurlijk laat ik me daarbij adviseren en ik vertrouw op mijn ambtenaren en de landelijke onafhankelijke veiligheidsbeambte, maar je zult me hierin ook moeten meenemen. We hebben toen afgesproken altijd onze zorgen en aarzelingen op tafel te leggen. We vertelden elkaar eerlijk wat het ergste was dat kon gebeuren en die scenario’s zijn we op een middag allemaal gaan oefenen. Met ondersteuning van het projectbureau hebben we alle mogelijke situaties doorgenomen en ruzies nagespeeld. Wat te doen bijvoorbeeld als de veiligheidsbeambte zou zeggen dat ik moest tekenen en ik wilde dat niet omdat ik het niet veilig genoeg vond? Of als Jannita de ingebruikname wilde uitstellen terwijl wij in onze publiciteit al een datum hadden aangekondigd? Door steeds onze worstelingen te delen, hebben we samen toegewerkt naar een verantwoorde ingebruikname op 16 december 2016. Dat is gelukt omdat Jannita en ik, twee praktisch ingestelde vrouwen, op één lijn zaten en al onze vragen bij elkaar neerlegden. Ik vond dat een bijzonder proces, waarin het projectbureau als intermediair een belangrijke rol speelde.’

Bovens: ‘Hieruit blijkt hoe goed het is geweest dat het project-bureau werd geleid door Louis Prompers, een voormalige ambtenaar van de gemeente Maastricht. Hij wist hoe het werkt in de gemeente.’

Penn: ‘Inderdaad. Hij vond altijd meteen de woorden die ik vanuit mijn rol als bevoegd gezag nodig had om weer verder te kunnen.’

Oefenen

Penn: ‘Ik heb meegedaan aan de laatste grote veiligheidsoefening in de tunnel, een essentiële stap op weg naar de openstellings-vergunning en ingebruikname. Een leuke en spannende ervaring. Ik zat met iemand van Rijkswaterstaat in de auto en we kwamen in de tunnel vast te staan. Voor ons had een autootje een ongeluk veroorzaakt waardoor een tankwagen in brand was gevlogen. Het scenario was realistisch nagebootst. Op zo’n moment moet iedereen de goede dingen doen. De man in dat autootje speelde een dronken chauffeur en wij moesten hem uit de auto trekken. Maar hij liet zich niet helpen en wilde alleen maar bier. Toen heb ik gezegd: u bent hier in Maastricht, we hebben heel veel cafés. Toen stapte hij uit. Heel geestig vond ik dat. Maar belangrijker was natuurlijk dat we toen zagen dat alle hulpdiensten goed voorbereid waren op een ramp in de tunnel. Voor mij een hele gerust-stelling om later de vergunning te kunnen verstrekken.’ Clermonts: ‘Ook brandweermensen uit Meerssen hebben altijd meegedaan aan de oefeningen in de tunnel. Ik vond dat bijzonder, want het zijn allemaal vrijwilligers. Maar ik merkte dat zij zich medeverantwoordelijk voelden voor de veiligheid in de tunnel. En toen ik zelf met de gemeenteraad een rondleiding kreeg door de tunnel, snapte ik ook welke wereld er schuil gaat achter zo’n tunnel en hoe belangrijk het is daarin te oefenen.’

Bedrijven keren terug

Bovens: ‘De onbereikbaarheid van Maastricht was vroeger een alibi voor bedrijven om zich niet in deze regio te vestigen. Dat alibi is weggefallen. Op den duur kan dat leiden tot andere investeringsbeslissingen. Je ziet nu al dat het bedrijventerrein in Eijsden ten zuiden van Maastricht aantrekkelijker wordt omdat de stad niet langer een flessenhals is. In dit project is het ook uitstekend gelukt om de doorstroming tijdens de werkzaamheden op peil te houden. Veel bedrijven zijn aan de vooravond van A2 Maastricht verhuisd naar het bedrijventerrein bij Maastricht Aachen Airport. We zijn er destijds helaas niet goed in geslaagd hen ervan te overtuigen dat dat niet nodig was.’ Penn: ‘Nu zie je dat een aantal bedrijven weer terugkomt naar Maastricht. Ook voor een zo belangrijk evenement als de TEFAF is het goed dat de A2 is ondertunneld. Ik hoor van mensen die uit het noorden komen altijd dat ze de tunnel een zegen vinden. En ik vind dat zelf ook. De A2-tunnel is in alle opzichten een cadeau voor de stad, of het nu voor het verkeer is, het economische vestigingsklimaat, de luchtkwaliteit of de verbindingen in de stad. De snee tussen het oosten en westen van Maastricht is genezen. Na tientallen jaren van scheiding is de stad weer één geheel.’



Clermonts: ‘Ook in Meerssen is de leefbaarheid verbeterd, nu de A2 en A79 zijn verknoopt en er een nieuwe afslag is naar bedrijventerrein Beatrixhaven. Economisch heeft het project voor ons weinig betekenis. Meerssen is een woongemeente. Wel hoor ik van Meerssenaren dat ze nu veel sneller in het ziekenhuis van Maastricht zijn. Voor veel mensen is dat een belangrijke verbetering.’

Mooiste momenten

Clermonts: ‘Ik vond de nacht van de ingebruikname op 16 december 2016 een memorabel moment, toen we met de bus als eerste door de tunnel gingen. Jammer genoeg kon mijn overleden man daar niet bij zijn. Hij werkte bij de provincie en heeft altijd gezegd dat hij nog vóór zijn pensionering door de tunnel naar zijn werk zou gaan. We hadden toen nooit kunnen bedenken dat dat niet zou gebeuren, terwijl ik wel bij de opening was. Zo heeft iedereen een persoonlijk verhaal bij A2 Maastricht. Het is voor mij een teken dat dit een project was met een ziel. Het ging om meer dan alleen kuubs beton.’ Penn: ‘Die avond ging mijn burgermoederhart open van dankbaarheid namens al die mensen in Maastricht-Oost die niet langer afgesneden waren van de rest van de stad. Later ben ik op een avond, vlak voordat de tijdelijke N2 bovenop de tunnel definitief dicht ging, puur uit nostalgie nog eens de weg afgereden. Het was helemaal stil. Ik realiseerde me toen opnieuw wat een verademing het is geweest dat al die auto’s onder de grond zijn verdwenen.’ Bovens: ‘Speciaal vond ik altijd om, als ik gasten meenam op bezoek naar het project, uitleg te krijgen van bijvoorbeeld mensen van de A2-School over wat A2 Maastricht voor hen betekende. Je zag ook aan het enthousiasme van anderen dat dit een bouwproject van de hele stad is geworden, dat bovendien een enorme

Tijdens de gezamenlijke eindoefening in de tunnel wordt een ‘dronken’ chauffeur meegevoerd door Eric Diepstraten van Rijkswaterstaat (links) en burgemeester Annemarie Penn-te Strake van Maastricht (2016).

uitstraling heeft naar andere projecten. De Provincie Limburg voert nu het grote infrastructurele project Buitenring Parkstad uit. Op communicatiegebied is A2 Maastricht een voorbeeld en ook daar zie je dan dat de tegenstand als sneeuw voor de zon verdwijnt.’

Voorbeeld

Bovens: ‘Maastricht en de regio zijn trots op deze tunnel. Dat is goed, maar het zou nog beter zijn als ook heel Nederland trots is op A2 Maastricht. Dit project is een voorbeeld van hoe je een ondertunneling kunt aanpakken en aanwenden om een stad, een hele regio zelfs, te verbeteren. Niet voor niets zie je dat veel mensen uit het project A2 Maastricht nu worden ingehuurd in Antwerpen. De Nederlandse regering zou in het buitenland wel meer mogen uitdragen dat wij niet alleen goed zijn in waterbouw. A2 Maastricht heeft daarom betekenis voor ons hele land.’



Henk Vestjens en Johan Pelzer over het uitgraven van de bouwkuip

Projectleider en uitvoerder grondverzet bij Avenue2

‘Zoiets maken in je achtertuin is uniek’

De tunnel van A2 Maastricht is niet geboord, maar uitgegraven. Verantwoordelijk voor het graafwerk was het team Ballast Nedam Specialistisch Grondverzet (BNSG) van Avenue2. Projectleider Henk Vestjens en uitvoerder Johan Pelzer spreken van een logistiek uitdagende klus onder heel specifieke omstandigheden. ‘Op het proces stond voortdurend druk, maar wij hadden het altijd onder controle. Dat kwam vooral door het teamwork van mensen die er samen voor gingen.’

Helemaal aan het eind van de graafwerkzaamheden voor A2 Maastricht liepen Henk en Johan nog een keer onderin de tunnel. ‘We hadden, om het afscheid te vieren, ’s ochtends om vijf uur spek met ei gebakken voor een klein clubje met naaste medewerkers. En daar stonden we dan, op het diepste punt, 22 meter onder het maaiveld. Als je daar naar boven keek, leek het wel een kathedraal. Zo groots, zo overweldigend. Imponerend, dat we die put hadden uitgegraven. Toen hebben we wel voor de grap tegen elkaar gezegd: kom, we gooien ‘m weer vol en beginnen opnieuw.’

Van hier tot Lyon

Het team BNSG van Avenue2 groef tussen 29 februari 2012 en 16 mei 2014 in ruim twee jaar tijd ruim 1,4 miljoen kubieke meter

grond, grind, vuursteen, keien en mergel uit voor de bouwkuip van de A2-tunnel. Dat staat gelijk aan de lading van 168.000 vrachtwagens. Johan rekent voor dat als je die achter elkaar zet, je een file krijgt van Maastricht tot Lyon in Zuid-Frankrijk. De klus was complex en uitdagend, allereerst vanwege het voor Nederland unieke karakter van de ondergrond. ‘Ik was vanaf juni 2010 bij A2 Maastricht betrokken, onder meer om het grondwerk voor te bereiden’, vertelt Henk. ‘Daarvoor hebben we onder meer proefboringen gedaan in de ondergrond. Die bestond vanaf zo’n twaalf meter onder het maaiveld uit mergel. Niemand wist precies hoe mergel reageert als je daarin gaat werken. Was die wel stevig genoeg?’

Sein Veilig

Om ieder risico te vermijden, nam Avenue2 een scala aan maatregelen. Om te beginnen werd de bouwkuip groter gemaakt dan normaal bij een project van deze omvang. De damwanden, nodig om instorting van de bouwkuip van de zijkant te voorkomen, waren van dikker staal; de dwarsliggende buizen (‘stempels’) om de damwanden op hun plaats te houden, lagen dichter bij elkaar. Daarnaast werden de bewegingen in de bouwkuip vanaf het begin nauwlettend in de gaten gehouden met de *observational method* (zie het interview met Bjorn Vink en Eduard van Herk – red.). Johan: ‘Continu werden de beweging in de damwanden, de druk op de stempels en de grondwaterstanden gemeten. Elke ochtend ging om zes uur de *site engineer* de bouwkuip in om het sein Veilig te geven. Pas dan konden we verder met graven. Daarnaast is tijdens het graven regelmatig met sonderingen gecontroleerd of het draagvermogen van de ondergrond groot genoeg was en bleef. Die permanente monitoring is uniek aan dit project.’ Toch kan Johan zich herinneren dat de gang van zaken verbazing opwekte bij collega’s van andere disciplines bij de tunnelbouw. ‘Zoals met de collega’s die bezig waren met de installaties. Zij vertelden pas te beginnen bij 300% zekerheid. Hoe kunnen jullie starten terwijl je niet 100% zeker weet wat je in de ondergrond aantreft? Omdat wij ballen hebben en jullie niet, zei ik gekshe-rend. Maar we hadden gewoon weinig keus.’ ‘Voorzichtig beginnen, een gevoel krijgen voor de ondergrond en goed reageren op wat je tegenkomt’, vult Henk aan. ‘Je moet altijd improviseren door creatief en flexibel te blijven. En door samen na te denken over oplossingen. Maar vlak voordat wij voor het eerst met een bulldozer in de mergel gingen graven, heb ik toch wel slapeloze nachten gehad.’

Logistieke uitdagingen

Vanwege de noodzaak van 100% veiligheid in niet 100% zekere omstandigheden, is bij A2 Maastricht bewust gekozen om de coördinatie van de aanleg van de bouwkuip te laten doen door het team van BNSG. Hiervoor was een zorgvuldige logistieke planning nodig met deels een vaste volgorde: eerst de stalen damwanden intrillen en dichtmaken met cement-bentoniet, daarna grondwater wegpompen, de eerste laag grond uitgraven, stempels aanbrengen tussen de damwanden en verder graven, waarbij de gravers

steeds dieper de tunnel ingingen. ‘Om veilig te werken, waren wij afhankelijk van de staalploeg die de damwanden en stempels maakte’, vertellen Johan en Henk. ‘Om droog te werken, waren we afhankelijk van de bemalingsploeg. De staal- en bemalingsploeg zijn onderling niet afhankelijk. Vandaar de keuze deze twee teams zelf aan te sturen.’

Alles in de juiste volgorde doen, was een logistieke uitdaging, zeker toen Avenue2 besloot de tunnel niet meer vanaf één kant, maar vanaf twee kanten op te bouwen. ‘Toch voelden wij ons nooit opgejaagd door de na ons komende ‘tunnelbouwtreinen’, die het beton voor de tunnels stortten’, zegt Henk. ‘We hadden een strak tempo van gemiddeld 24 meter per week, later twee keer 24, en dat proces hadden we onder controle.’ ‘Grootste obstakel bleef het grondwater’, voegt Johan toe. ‘Er is hier op het hoogtepunt 1700 kuub water per uur weggepompt. We hebben onderin de tunnel, eenmaal in de mergel, regelmatig met natte voeten gewerkt.’

De grootste logistieke uitdaging bij het graafwerk was het afvoeren van de grond. Waar blijf je met al het uitgegraven materiaal? Het team BNSG maakte er vooraf een doordacht plan voor. Vlakbij het graafwerk waren tijdelijke gronddepots ingericht waar het materiaal uit de bouwkuip werd verzameld en, afhankelijk van de herbruikbaarheid, gescheiden in fracties. Met de depots veranderde het landschap rond het tunnelwerk voortdurend. Het grootste deel van de grond bleef tijdelijk opgeslagen, om later te worden hergebruikt bij het volstorten van de ruimte rond de tunnelbakken en het aankleden van de kunstwerken. De mergel werd afgevoerd naar cementfabrikanten in de omgeving en de uiterwaarden van de Grensmaas elders in Limburg. Daar kwam ook een deel van het grind terecht.

Maken of breken

Op de onvermijdelijke overlast voor de buurt werd door de gravers altijd goed ingespeeld, zeggen Johan en Henk. ‘We namen daar zelf maatregelen voor, zoals het dagelijks schoonspuiten van de vrachtwagens, nat houden van het werkterrein en asfalteren van de tijdelijke bouwweg op het terrein. Als er klachten kwamen uit de buurt, sprongen we daar in nauw overleg met het team communicatie op in. We lieten ons gezicht zien op bijvoorbeeld de recepties van carnavalsverenigingen. We faciliteerden een trouwreportage op het bouwterrein. En we hebben heel fijn samengewerkt met pastoor Mattie Jeukens van de Lourdeskerk, die ons met een Barbara heeft beschermd. We vonden het daarom ook vanzelfsprekend om tijdens huwelijken en begrafenissen het graafwerk even stil te leggen. Contact houden met de buurt is in een binnenstedelijk project belangrijk en we vonden dat ook leuk. Uiteindelijk waren we toch een paar jaar burens van elkaar.’

Dreun

Gevraagd naar wat tijdens het graafwerk mis ging, kunnen Henk en Johan niet veel bedenken. ‘Het belangrijkste is dat er geen ernstige ongelukken zijn gebeurd, wat bij zo’n groot project wel normaal is. Er is een keer een vrachtwagen omgekiept en bij het

Het grondverzet is door Avenue2 uitbesteed aan 2 Limburgse bedrijven: firma Leenaerts uit Born en Janssen Group uit Maastricht. Samen vormen ze de Grondverzet Combinatie Limburg (GCL).

De bouwkuip ter hoogte van de ANWB-flat en de oude KPN-locatie (2014).



storten van cement-bentoniet langs een damwand is eens 80 kuub spoorloos verdwenen. Gewoon weg, in een fractie van een seconde', vertelt Johan. 'Maar we zijn geen bommen tegengekomen, wel kanonskogels, enorme keien en zeeëgels. Bij de Geusselt zaten zware metalen in de grond, bij de Scharnerweg troffen we VOCL aan, een erfenis van wasserettes. Dat zijn vluchtige giftige koolwaterstoffen die bij het ontgraven meteen verdampen. Bij de ANWB-flat, waar het tracé zo smal was dat nog vóór het graven het tunneldak is gelegd, moesten daarvoor ventilatievoorzieningen worden getroffen. Ik herinner me wel de enorme schrik toen we een keer in de pompkelder stonden, onderin de bouwkuip. Op de tijdelijke autoweg boven, die op sommige plekken maar een meter van de bouwkuip liep, kreeg een vrachtwagen een klapband. Dat gaf beneden zo'n dreun dat we dachten dat de bouwkuip instortte.'

En dan ging er eigenlijk nog iets mis, bij Johan. Nou ja, mis... Johan figureerde in menige tv-uitzending van A2 Actueel. Hij groeide tijdens het graafwerk uit tot het gezicht van A2 Maastricht. Logisch dat hij bij het vieren van het bereiken van het diepste punt bij het graafwerk, waarvoor ook journalisten waren uitgenodigd, voor de camera werd geschoven. 'Liggen jullie nog op schema?', vroeg de journalist van TV Maastricht aan Johan. 'Ja, zei ik, maar ik keek er blijkbaar bedenkelijk bij. Niet omdat het niet zou kloppen, maar omdat ik me realiseerde dat het niet aan mij was daar iets over te zeggen. De journalist zag het en zei: ik zie u twijfelen. Nee, zeg ik op mijn beurt. En spontaan floep ik er uit: ik twijfel niet of we de afgesproken 16 december halen, maar ik weet niet of het 's morgens of 's middags wordt. Ik ben daar later nog vaak aan herinnerd. Uiteindelijk is de tunnel inderdaad in de nacht van 15 op 16 december in gebruik genomen. Ik blij natuurlijk.'

Teambuilding

Johan en Henk kijken drie jaar na dato vooral heel voldaan terug op het teamwork bij het graafwerk. 'Avenue2 had bewust besloten het team te laten aansturen door Limburgers, omdat die bekend zijn met de omgeving en de specifieke omstandigheden hier. Maar er zaten ook Brabanders in, Amsterdammers en Friezen. Allemaal werkten ze met plezier aan dit project. Ze stonden voor elkaar in en gingen ervoor. We hebben daarvoor veel geïnvesteerd in *teambuilding*. Het investeren in mensen en communicatie is in zo'n project het belangrijkste, pas daarna komen de logistiek en techniek. Werknemers van buiten Limburg die hier door de week moesten blijven, zetten we daarom bewust niet in grote hotels van ketens, maar in kleinere hotels waar ze zich thuis konden voelen. Regelmatig hielden we een barbecue in de tunnel. En op vrijdagmiddag zaten we altijd in hotel In den Hoof vlak buiten Maastricht om een uitsmijter te eten en de week door te nemen.'

Als we dit interview houden, werkt zowel Henk als Johan in een totaal andere sector dan bij A2 Maastricht. Henk is projectleider bij BTL Realisatie in Roermond, een bedrijf in de groensector. Johan is senior beheerder civieltechniek bij de gemeente Landgraaf. 'Ga je je niet vervelen als ambtenaar, vroeg mijn vrouw. Nee, was mijn antwoord. Ik ga me eerder vervelen als ik in de bouw blijf werken. Want A2 Maastricht was de mooiste klus waar- aan ik in mijn leven heb meegewerkt. Om in je eigen achtertuin (Johan woont vlak bij Maastricht in Geulle – red.) zoiets te kunnen maken, is geweldig. Dan kan elk volgend project alleen maar tegenvallen.'

De bouwkuip ter hoogte van de
Burgemeester Bauduinstraat (2013).





Vincent van den Bergh, Marijke Fleur en Martin Prickaerts

Volgden als 'bouwputwatchers' A2 Maastricht op de voet

‘Nu het bijna klaar is, heb ik afkickverschijnselen’

Het is een aparte groep betrokkenen bij het project A2 Maastricht: de 'bouwputwatchers'. Mensen die uit pure belangstelling de voortgang van de werkzaamheden op de voet volgden. Sinds er van het project alleen bovengronds nog wat is te zien, lijden sommigen aan afkickverschijnselen. Een kennis-making met drie volgers van A2 Maastricht. Ze kennen elkaar niet, maar delen wel dezelfde passie.

Marijke Fleur

‘Ik woon in de Maastrichtse wijk Amby en volg mijn hele leven al de ontwikkelingen in Maastricht op de voet. Vroeger ging ik met mijn man en kinderen regelmatig naar open dagen van bedrijven in de stad. Bijvoorbeeld de papierfabriek, Rijkswaterstaat, openbare werken en de waterzuivering. Allemaal even interessant. Dus toen hier de ondertunneling van de A2 startte, ben ik dat intensief gaan volgen. Helaas zonder mijn man. Hij is in 2007 overleden en had zich met zijn belangstelling voor techniek hier kunnen uitleven. Mijn interesse begon bij de presentatie van de drie ontwerpen vanaf november 2008. Ik heb me daarna geabonneerd op de wekelijkse nieuwsbrief en wist zo wanneer er iets interessants gebeurde. Gemiddeld ging ik vanaf het begin van de werkzaamheden twee keer per week kijken. Dat gaf na

het overlijden van mijn man ook structuur in mijn leven. Tijdens mijn bezoeken ging ik het hele traject af, vanaf de Geusselt of vanaf de andere kant in Randwyck. Er waren zes plekken waar je alles kon overzien en die ging ik dan af. Daarnaast bezocht ik speciale gebeurtenissen. Heel spectaculair vond ik bijvoorbeeld het opbouwen van de beweegbare kraan bij de Scharnerweg. Daar heb ik toen de hele dag voor uitgetrokken. Ook de jaarlijkse open dagen waren een fantastische belevenis. Maar eigenlijk was alles interessant.’

‘Heel positief vond ik altijd het contact met de bouwvakkers, de A2-Stewards en de mensen van communicatie. Je kon ze alles vragen en wij werden als bouwputwatchers uitgenodigd voor feestelijke gebeurtenissen. Zoals de ingebruikname van de tunnel in december 2016. Door een oogafwijking kan ik ’s avonds niet autorijden. Het team communicatie heeft toen een taxi geregeld. Ik vond dat fantastisch.’

‘Vanaf het moment dat het tunneldak dicht was, ben ik de werkzaamheden gaan missen. Er gebeurde bovengronds nog wel van alles, maar daar kon je niet meer goed bij. Ik had echt afkickverschijnselen. Gelukkig zijn er nog acht maanden lang rondleidingen in de tunnel gegeven en daar heb ik regelmatig gebruik van gemaakt. Als ik nu wel eens bij de Geusselt de tunnel inrijd, denk ik terug aan al die momenten dat ik onder in de bouwkuip mocht staan. Ik heb er een aantal jaren intens van genoten en vind het geweldig zoiets unieks te hebben meegemaakt.’

Martin Prickaerts

‘Ook wij zijn het project gaan volgen na de presentatie van de drie ontwerpen eind 2008. Ik ging in die tijd met mijn zwager Jef Kerckhoffs elke woensdag samen wandelen in de omgeving. We waren alle twee vervroegd met pensioen. Ik was boekhouder van de Rodahal in Kerkrade, Jef was installateur. Na die presentatie zeiden we tegen elkaar: waarom combineren we het wandelen niet met het volgen van het project? Het traject is er lang genoeg voor. In 2010 heeft mijn broer Harrie, die toen ook in de VUT ging, zich bij ons aangesloten. We wonen vlak bij elkaar in Berg en Terblijt, vijf kilometer van Maastricht. Dus sindsdien was het elke woensdag snel even verzamelen en samen naar de Geusselt. Eerste stop was altijd de uitkijktoren bij de Bauduinstraat. Bij bijzondere gebeurtenissen gingen we wel eens extra.’

‘Ik heb over het project tien brede A4-ordners verzameld. Daarmee ben ik op een gegeven moment naar de studeerkamer boven verhuisd, want het werd wat vol in de woonkamer. En dan heb ik nog een hoop knipsels liggen omdat ik door een ziekte in 2014 tijdelijk de zaak niet kon bijhouden. Archiveren zit in mijn bloed. Ik heb wel eens gehoord dat dit project 44.000 controleerbare werkzaamheden telt. Dat vind ik fascinerend. Het meeste plezier heb ik beleefd aan het volgen van het graaf- en stortwerk in de 108 tunnelmoten. Ik heb dat in een Excel-bestand precies bijgehouden. De informatie haalde ik overal vandaan. Het is ongelooflijk hoeveel communicatiekanalen zijn gebruikt bij dit project. Tot en met webcams. Soms keek ik daar nog eens naar vlak voordat ik naar bed ging. Je kon ook de opzichters en bouwvakkers op het werk

zelf altijd vragen stellen. Ik kreeg de indruk dat ze met veel plezier aan de tunnel werkten.’

‘Op 21 mei 2016 heb ik in de Lourdeskerk een praatje gehouden over mijn ervaringen als bouwputwatcher. Ik had er slapeloze nachten van. De laatste keer dat ik in het openbaar sprak, in de Rodahal in Kerkrade, viel ik stil. Nu ging het goed. Ik heb toen ook verteld over mijn schoonmoeder van 92, die nog één grote wens had. Ze wilde meemaken dat ze door de tunnel reed. De organisatie van A2 Maastricht heeft toen speciaal voor ons een rit door de tunnel georganiseerd, nog voordat deze open ging, samen met een toelichting door Bart Grote van Avenue2. Voor mijn schoonmoeder een fantastische ervaring.’

‘Van afkickverschijnselen hebben we geen last. Vanaf het moment dat er bovengronds niet meer zo veel gebeurde, zijn we naar andere plekken gegaan. Zoals de Noorderbrug in Maastricht of het centrum van Valkenburg dat opnieuw werd ingericht. Voor mij hoefde dat trouwens niet zo. Op die andere plaatsen kun je niet zo dichtbij komen als bij de A2. Zo’n enorm project maak je in je leven maar één keer mee. En met al mijn klappers heb ik dat toch mooi voor het nageslacht vastgelegd.’

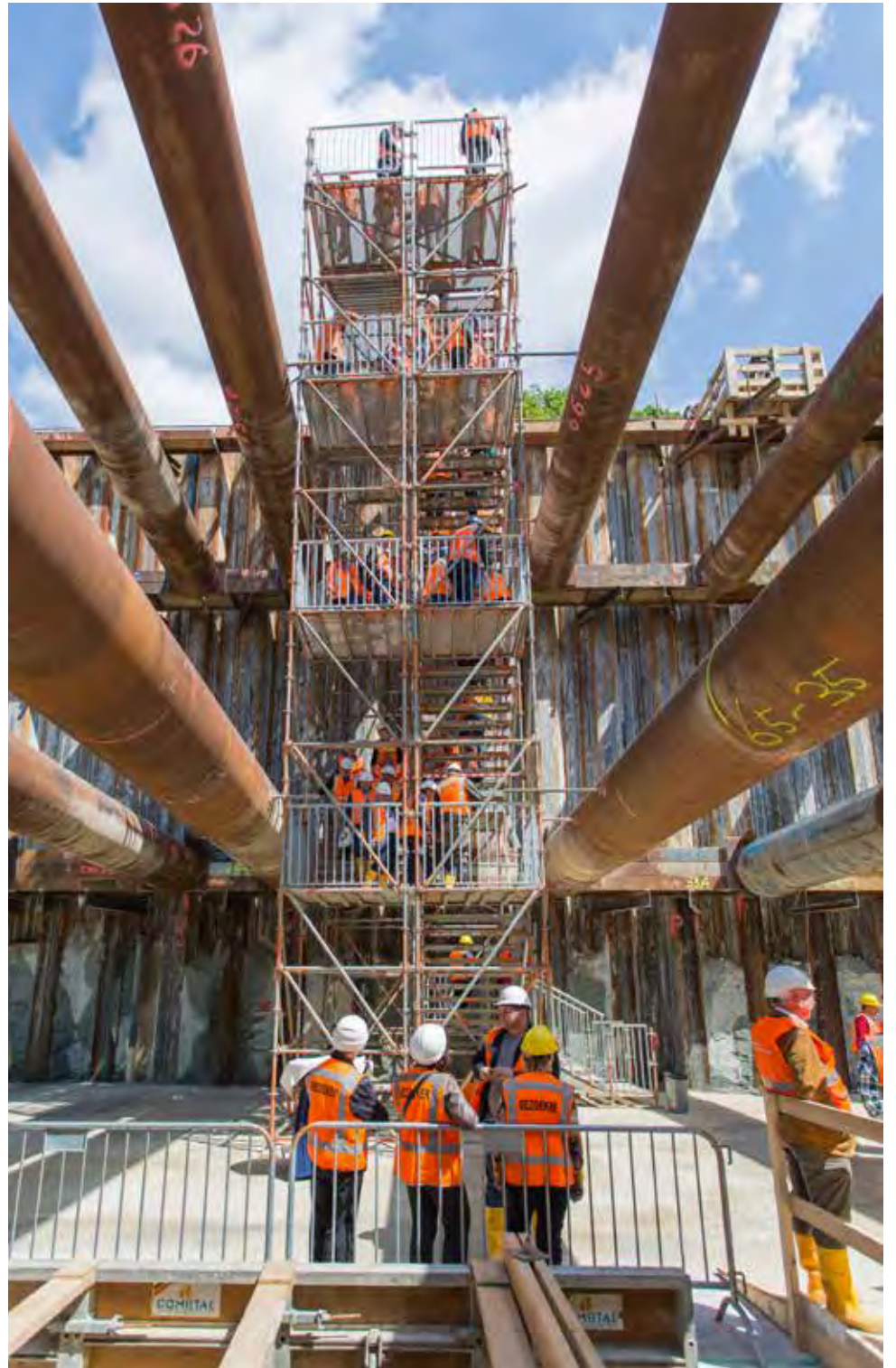
Vincent van den Bergh

‘De tunnel was voor mij een leuke aanleiding om ook zelf iets met techniek te doen. Ik fotografeer al vijftig jaar en ben op een gegeven moment ook video’s gaan maken. Sinds 2004 werk ik als vrijwilliger voor TV Maastricht. Toen de tunnelaanleg begon, had ik nog een baan bij een liftfabrikant. Mijn werktuigbouwkundige en elektrotechnische vaardigheden kwamen goed van pas bij het volgen van de werkzaamheden. Mijn eerste filmpje maakte ik met *time lapse* opnamen van het leeghalen van de Geusseltvijver in 2011. Later dat jaar deed ik hetzelfde bij het inrijden van het vliegende viaduct bij Kruisdonk. Ik had zelf een beugel gemaakt waarmee ik tijdens het lopen stabiele beelden kon maken. En een soort plaat met wieltes om de camera over de grond te laten rijden. Maar ik heb vooral veel gefilmd met een GoPro camera aan een vijf meter lange telescoopstok. Op mijn werk werd zo’n stok gebruikt om ruimtes in te meten. Ik liet de stok met camera in de bouwkuip of de bekisting zakken waarin het beton wordt gestort. Samen met de *time lapse* opnamen leverde dat soms beelden op die niemand anders heeft gemaakt. Zeker niet in dit project, maar misschien wel nergens in de wereld. Er is me maar een paar keer gezegd dat ik niet mocht filmen, al heb ik wel eens dingen gedaan die officieel niet mochten. Maar door het werken met die stok had doorgaans niemand in de gaten wat ik deed.’

‘Ik heb de tunnelwerkzaamheden vier jaar gevolgd. Hoewel ik werkte, ging ik elke dag vanuit mijn huis in Scharn (een paar minuten van de tunnel – red.) even naar de A2 om opnames te maken, al was het maar een kwartier. In 2015 ben ik gestopt toen bij de ANWB-flat de laatste stempels werden weggehaald. Daarna was er bovengronds eigenlijk niks interessants meer te zien. Jammer wel, want ik heb veel spectaculaire dingen gefilmd, zoals het uitgraven van de dertig meter diepe sleuven voor de damwanden zonder dat die meteen instortten. Of het enorme geweld waarmee de dam-

wanden er vervolgens in werden gestampt. Dat beleefde ik twee keer als ik thuis de beelden terugzag.’

‘Ik heb in totaal één terabyte aan film gemaakt. Als je alles zou willen zien, ben je vier uur bezig. Ook al deed ik alles op eigen houtje, mijn films zijn regelmatig uitgezonden op TV Maastricht. Uiteindelijk wil ik toch dat het publiek van mijn werk kennis kan nemen. Daarom ben ik nu bezig al mijn materiaal onder te brengen bij het digitale archief van de Provincie Limburg. Dan blijft het bewaard voor de toekomst.’



De bouwputwatchers worden uitgenodigd voor feestelijke bijeenkomsten zoals ‘de laatste schep’. Op 16 mei 2014 is ruim 1.400.000 m³ grond, grind en mergel uit de bouwkuip gehaald. Medewerkers, vertegenwoordigers uit de omgeving en pers zijn uitgenodigd voor de mijlpaal.



Joris Beerepoot en Jim Mc Connell over de betonnen ruwbouw van de tunnel

Hoofdwerkvoorbereider en hoofduitvoerder bij Avenue2

‘Aanvoer bouwmaterialen was logistieke uitdaging’

De A2-tunnel is gebouwd in een dicht stedelijk gebied. Dat maakte het een grote uitdaging om het beton en stalen vlechtwerk voor de ruwbouw van de tunnel op het juiste moment in de juiste volgorde op de juiste plaats te krijgen. Hoofduitvoerder Jim Mc Connell en hoofdwerkvoorbereider Joris Beerepoot noemen het achteraf een ingewikkelde puzzel, een stuk moeilijker dan de bouw zelf. Jim en Joris stopten bij A2 Maastricht veel energie in het bouwen van een team. ‘Het is belangrijk om op je werk, waar je samen zo veel tijd doorbrengt, een familiegevoel te creëren.’

Eerst maar eens wat cijfers om de omvang van de betonnen ruwbouw bij A2 Maastricht te illustreren: in bijna duizend dagen (tussen 20 april 2012 en 12 december 2014) zijn 108 ‘tunnelmoten’ (vaste bouwdelen) van 24 meter gestort. Elke moot bestond uit twee lagen en werd in een vaste volgorde van vloer – wanden – dak – wanden – dak opgebouwd. Daarvoor was zo’n drie miljoen kilo wapeningsstaal nodig en circa 300.000 kubieke meter beton, aan te voeren met respectievelijk 1.500 en 25.000 vrachtwagens. Het beton werd gestort in houten bekistingen van in totaal 340.000 vierkante meter. Dit alles gebeurde in de zogenaamde ‘tunnelbouwtreinen’. Aanvankelijk was er één trein die vanaf het Europaplein in het zuiden naar

het noorden werkte, vanaf begin 2014 kwam er een tweede tunneltrein bij die van noord naar zuid werkte. Vanaf dat moment bedroeg het bouwtempo niet één tunnelmoot per week, maar twee. Op 12 december 2014 ontmoetten de twee treinen elkaar bij de Lourdeskerk en werd bij moot 67 het laatste beton gestort.

Vaste volgorde

Met zulke aantallen is het geen wonder dat Jim, hoofduitvoerder, en Joris, naast Dirk Jorna één van de twee hoofdwerkvoorbereiders bij de ruwbouw van de tunnel, de aanvoer van al het bouwmate-
riaal een grote logistieke uitdaging vonden. Joris: ‘Het makkelijkst is als je vanaf meerdere kanten op het bouwterrein kunt komen. Bij A2 Maastricht was dat niet mogelijk. Bij de Geusselt konden we nog met drie torenkranen aan twee kanten van de bouwkuip werken, maar zeker aan het Oranjeplein in het zuiden was de ruimte zeer beperkt. Daar kon net een vrachtwagen langs de bouwkuip rijden. Keren was niet mogelijk. Daarom moesten vanaf het Europaplein alle vrachtwagens na elkaar de bouwweg op om het materiaal ter plekke te krijgen. Dat gebeurde in een vaste volgorde, dus eerst de spullen die je voor de vloer nodig had, dan die voor achtereenvolgens de wanden en het dak van de onderste tunnelbuis, en de wanden en het dak van de bovenste tunnelbuis. Daarnaast moesten we nadenken over de bekisting waarin het beton werd gestort. De doorrijhoogte voor de betonmixers moest altijd hoog genoeg zijn, want we moesten hier niet alleen langs maar ook over ons eigen werk heenrijden. Dat moet je al een jaar van tevoren bedenken om bij de leverancier de juiste tunnelkisten te bestellen. Als die kisten eenmaal op het werk zijn, wil je ze niet meer aanpassen. Het is ook zonder aanpassingen namelijk al een behoorlijke investering.’
‘Daarnaast had je de dagelijkse planning’, voegt Jim toe. ‘Als er ergens iets mis ging, stoorde dat de voortgang van de tunnel-
bouwtrein. Om zo’n domino-effect te voorkomen, was het belang-
rijk elke dag te bereiken wat in de planning stond. Iedere week moesten we één moot gereed hebben, later twee. Het besluit om van één naar twee tunnelbouwtreinen over te gaan, maakte het overigens wel iets gemakkelijker. Het probleem van de aanvoer van het materiaal werd nu gesplitst. Dan nog bleef het een uitda-
ging om het bouwverkeer niet te veel in de weg te laten zitten van het normale stadsverkeer. Een groot compliment voor de verkeers-
mensen die daarvoor steeds goede oplossingen bedachten.’

Team bouwen

Lastig bij A2 Maastricht was ook dat er, behalve bij de Geusselt, langs de grootste delen van het tracé geen ruimte was om een bouwkraan te plaatsen. Om dat te ondervangen, maakte Avenue2 op drie plekken een traverse, een plateau met hijskraan dat heen en weer kon rijden over rails die waren gemonteerd bovenop de damwanden. Een oplossing die prima functioneerde en dat gold volgens Jim en Joris voor alle technische oplossingen die Avenue2 toepaste bij de ruwbouw van de tunnel. ‘Technisch was het eigenlijk niet zo heel ingewikkeld wat we hier deden, de logistiek was inderdaad lastiger.’

Toch was ook de logistiek niet de grootste uitdaging bij A2 Maastricht, vindt Jim. Jim raakte bij het project betrokken in 2011 en was degene die bij de ANWB-flat het eerste bouwhek plaatste, om hier het eerste park met bouwketen te plaatsen. ‘Het bouwen van een team vond ik de grootste uitdaging. Gedurende een rela-
tief korte tijd kwamen mensen uit veel verschillende disciplines bij elkaar, afkomstig van verschillende bedrijven die soms hun eigen belangen hadden. Het hoorde bij mijn functie als hoofduitvoerder om er voor zorgen dat alle neuzen in dezelfde richting gingen staan. Het belang van de tunnel en van Avenue2 moest het belang van ons allemaal worden. Daarvoor probeerden we op het werk een familiegevoel te creëren. Dat deden we niet door gezellig koffie te drinken, maar door eerst heel duidelijk zaken te doen en aan het werk te gaan. Liever eerst zakelijk zijn en eventueel ruzie maken, dan kunnen we later vrienden worden. Na een verhitte discussie overdag belde ik mensen ’s avonds, als ze in hun auto naar huis reden, vaak even op en vroeg ik: zijn we nog vrienden van elkaar? Dan kun je een dag later weer op goede voet verder. We waren ook soms twaalf uur per dag met dezelfde mensen aan het werk. Dat hou je geen jaren vol als er geen goede werksfeer is.’

Magneetwerking

Het is vooral de teamprestatie waar Joris en Jim bij A2 Maastricht met het meeste plezier op terugkijken. ‘Je hebt natuurlijk mijlpalen in zo’n project’, aldus Joris. ‘Voor mij waren dat altijd de momenten waarop we als team weer samen iets hadden bereikt. Voor het welslagen van een project als A2 Maastricht is een wisselwerking nodig tussen goede technische oplossingen en een goede onder-
linge samenwerking. De kunst is altijd om het belang van de ander te achterhalen. Daarbij helpt het wel dat je iets tastbaars moet maken. Je kunt er wel heel lang omheen praten, maar uiteindelijk moet er gewoon een product worden opgeleverd. Natuurlijk heb je dan best veel discussies, maar we hebben ook altijd veel gelachen met elkaar.’
Jim kijkt vooral ook met veel plezier terug op de stagiaires die bij A2 Maastricht werkten. ‘Een aantal daarvan heeft interesse gekre-
gen om in dit vak door te gaan en heeft er inmiddels een baan in gevonden. A2 Maastricht was een bekend project, vooral door de tweelaagse tunnel. Het had een magneetwerking op stagiaires. Wijzelf hadden dat niet zo in de gaten. Als je dagelijks met zo’n werk bezig bent, onderschat je de impact ervan. Je bent gewoon bezig met wat die dag moet gebeuren. Misschien kijken we over een paar jaar terug en beseffen we dan pas wat we hier hebben bereikt.’

De tunnelbouw midden in de stad is constant passen en meten; eerst bij het graafwerk en later bij de betonnen ruwbouw (2014).

Tijdens de ruwbouwfase werd zo’n drie miljoen kilo wapeningsstaal verwerkt. (2014).



Tot de bereikte resultaten hoort ook dat bij A2 Maastricht weinig ongelukken zijn gebeurd. De directie van Avenue2 zette zich sterk in voor de veiligheid op de werkplek. Jim legt uit: ‘Nadenken over veiligheid begint al lang vóór de eerste werkzaamheden. Waar plaats je het eerste bouwhek, hoe ga je over het terrein rijden, hoe richt je dat in? Daarna probeer je een bepaalde sfeer en cultuur te creëren. Collega’s moeten niet bang zijn iets te melden wat volgens hen niet veilig is. Zoiets gebeurt niet vanzelf, maar moet groeien. Humor speelt daarin een belangrijke rol.’

Kanon afgeschoten

Over humor gesproken: de heren waren er nooit vies van. A2 Maastricht was voor Joris aanleiding om in Zuid-Limburg te gaan wonen, omdat hij daar ook zijn vrouw had leren kennen. Hij sloot zich aan bij de Maastrichtse carnavalsvereniging de Mineurs en reed tijdens de ruwbouwfase een keer met de wagen van de vereniging de tunnel in. ‘De mineurs staan voor de oude soldaten van Maastricht. Op de wagen staat een oud kanon en dat hebben we in de tunnel afgeschoten. Ik heb ook geprobeerd bij een opname van een A2 Actueel met een carnavalsmuts op iedereen een goede Vastelaovend te wensen, maar het filmpje werd helaas pas na carnaval uitgezonden.’ Omdat het Maastrichtse carnaval op de 11^e van de 11^e (11 november) begint, vond Jim dat de laatste betonstort moest plaatsvinden op de 12^e van de 12^e (12 december). Plaats van handeling was de Lourdeskerk, die volgens hem in het project een belangrijke rol heeft gespeeld. ‘Los van of je gelovig bent, staat de kerk voor mij symbool voor een gemeenschap. Omwonenden konden bij pastoor Mattie altijd terecht. Achter de schermen heeft hij veel voor ons betekend.’ Het team van Jim was ook altijd bereid mensen uit de buurt ergens mee te helpen. Het stelde steigerplanken beschikbaar als mensen voor een communiefeest tafels nodig hadden. Het organiseerde een geldinzamelingsactie voor het sociale restaurant Resto van Harte. Jim had beloofd om, als er vijfhonderd euro zou worden opgehaald, vóór de aftrap van een voetbalwedstrijd tussen het projectbureau en Avenue2 in stadion Geusselt op de middenstip een lers lied te zingen en dat deed hij. Het team en met name Peter van Dijk hielpen de kunstenaars Gertje Dormans en Rob van Avesaath ook aan restanten van bouwmaterialen waarmee ze een lange herinneringsbank konden maken die inmiddels bovenop de heuvel bij de Geusselt staat. ‘Je bent een rare snuiter als je aan deze dingen niet meewerkt’, vindt Jim. ‘We zijn allemaal gewone mensen, alleen hebben wij deze keer een functie en rol binnen de bouwhekken. Maar dat kan een volgende keer anders zijn en dan ben ik misschien degene die wordt geraakt door de werkzaamheden. Dat we materiaal beschikbaar stellen, vind ik ook heel normaal. Het wordt anders weggegooid. Als ik nu over twintig jaar weer in Maastricht kom, kan ik met mijn kleinkinderen op de bank zitten. Kijk, hier heeft opa nog materiaal voor geleverd.’

Trots

Afsluitend noemt zowel Joris als Jim A2 Maastricht een uniek project. Joris vanwege de toepassing van het principe van *Design @ Construct*, wat Avenue2 een grote vrijheid verschafte een eigen ontwerp te maken. ‘We konden het helemaal vanaf nul bedenken. Daarnaast vind ik het uniek hoe dit project is omarmd door de inwoners van Maastricht. Iedereen wilde er een succes van maken, van het Projectbureau A2 Maastricht tot en met de bevolking.’ Jim is vooral opgevallen welke uitstraling A2 Maastricht ook in de rest van de provincie Limburg heeft. ‘Ik woon in Wessem in Midden-Limburg en ga altijd naar de kroeg in Thorn. Als ik daar vertelde dat ik aan A2 Maastricht werkte, vonden mensen dat geweldig. Daarbij moet je bedenken dat Midden- en Zuid-Limburg weinig met elkaar hebben. Ik heb ook regelmatig mensen uit Thorn en Wessem rondgeleid bij A2 Maastricht. Ook dan voelde ik diezelfde trots. A2 Maastricht heeft me veel energie gekost, maar wat ik er voor terug heb gekregen, is tien keer zo groot. Soms ben je in je leven ook klaar voor een uitdagend project als dit. Jammer dat het is afgelopen, maar *all good things come to an end.*’

De grootste betonstort is bij Geusselt: daar wordt in één dag tijd 2.100 m³ beton voor de tunnelvloer gestort (2013).





Gerard Sanderink over zijn persoonlijke bemoeienis met A2 Maastricht

Directievoorzitter van Strukton

‘Bijzonder goed voorbeeld van samenwerking’

Gerard Sanderink, directievoorzitter van Strukton, bemoeide zich ten tijde van de financiële problemen bij Avenue2 en na het faillissement van Imtech intensief met de voortgang van A2 Maastricht. Met zijn ict-achtergrond trok hij de aansturing van de installaties naar zich toe en wist hij met een door hemzelf samengesteld team het project vlot te trekken. Sanderink vindt A2 Maastricht door de goede samenwerking met het Projectbureau A2 Maastricht een positieve uitschieter te midden van de grote Strukton-projecten die de laatste jaren verlies opleverden. De ervaringen in Maastricht en elders hebben zijn ideeën gevormd over hoe overheid en bouwers samen tot innovatieve projecten kunnen komen.

Overname Strukton

‘Mijn achtergrond ligt in de ict-wereld. Ik was medeoprichter van ICT Automatisering. Na de verkoop daarvan heb ik Centric opgericht. In 2005 ben ik actief geworden in de advies- en ingenieurswereld door de overname van Antea Group, die in 2006 is ondergebracht in Oranjewoud. Eind 2010 heeft Oranjewoud Strukton overgenomen van NS. Ik ben actief geworden in de infrastructuur omdat je daarin het resultaat van je inspanningen kunt zien. In mijn ict-werk kreeg ik steeds meer te maken met

administratieve software, en daaraan valt weinig te zien. Infrastructuurprojecten zijn zichtbaar. Ze zijn aansprekend en er zal altijd behoefte aan blijven.’

Eerst op afstand, daarna van nabij

‘Aanvankelijk volgde ik A2 Maastricht van een afstand, mede omdat ik de infrastructuurwereld nog niet goed kende. Ik zag wel dat de eerste fase niet zonder risico’s verliep, vanwege het graven en bouwen in de mergel. Maar ik zag ook dat het bedrijf dat aankon. Tunnels bouwen zit in de genen van Strukton. Ik ben me met A2 Maastricht gaan bemoeien om te voorkomen dat het project net zo’n groot risico werd als de A15 in de Maasvlakte (waar Strukton, Ballast Nedam en Strabag samen honderden miljoenen verloren – red.). Zeker toen met het faillissement van Imtech het realiseren van de VTTI (verkeers- en tunneltechnische installaties – red.) in gevaar kwam, ben ik de voortgang persoonlijk gaan trekken.’

Constructieve opstelling

‘Met mijn ict-achtergrond had ik het idee dat ik bij de installaties ook echt kon helpen. VTTI zit niet in de genen van Strukton. Het leek me daarom verstandig me daar persoonlijk voor in te zetten. Strukton zou de VTTI zelf gaan realiseren, met de bij het faillissement geredde Imtech-dochter als onderaannemer. Daarvoor heb ik uit het netwerk van mijn bedrijven de goede mensen bij elkaar gezocht om de klus te klaren. Twee dingen zijn dan essentieel: ten eerste het bouwen van een team dat er in gelooft, ten tweede een constructieve opstelling bij de opdrachtgever die je de ruimte en het vertrouwen geeft om op een andere manier verder te gaan.’

Best for Project-gedachte echt doorleefd

‘Heel vaak zie je dat problemen zoals die in Maastricht binnen de kortste keren worden gejuridiseerd. Je kunt als aannemer tijdelijk niet aan je verplichtingen voldoen, de overheid legt meteen het contract op tafel, er volgt een advocatenbrief waarin je in gebreke wordt gesteld, iedereen schiet in de stress en in die spanning raken de mensen die op de werkvloer het werk moeten doen, afgeleid. Er gebeuren dan allemaal dingen die niet in het belang zijn van het project. Zo ontstaat vertraging en ben je nog verder van huis. Bij A2 Maastricht is dat allemaal niet gebeurd. De *Best for Project*-gedachte werd op het projectbureau niet alleen met de mond beleden, maar ook echt doorleefd. Aan de opdrachtgeverskant was er een sterk projectmanagement dat niet achterover leunde maar altijd bereid was te helpen. Door bijvoorbeeld zaken die in de omgeving speelden te regelen, zodat wij daar geen omkijken naar hadden. Of door termijnbetalingen flexibel in te zetten zodat wij verder konden. Zo konden wij ons concentreren op de klus die we moesten klaren.’

Met de goede dingen bezig blijven

‘Cruciaal daarvoor was het vertrouwen dat ik verwierf bij het projectbureau. Ik wil met Strukton staan voor innovatie en kwaliteit en een goed product leveren. Als we dat op een bepaald moment niet kunnen garanderen, willen we daar eerlijk over zijn, in plaats van het angstvallig achter te houden om juridische problemen te voorkomen. Ik heb op een gegeven moment het installeren van de applicaties in Maastricht stopgezet. Dat was nodig om eerst een foutloze en stabiele basis te creëren. Ik kreeg van het projectbureau de ruimte dat te doen. Dat ging niet zonder slag of stoot, maar ik kreeg de kans het uit te leggen en er afspraken over te maken. Daar werden ook termijnen aan gekoppeld, zodat het projectbureau de voortgang kon bewaken. Zo bleven we altijd met de goede dingen bezig, in plaats van met juridische gevechten. Met vechten krijg je geen succesvol project. Succes ontstaat door in goede harmonie samen problemen op te lossen.’

Eenzijdige contracten

‘A2 Maastricht is een positieve uitschieter tussen de projecten waarmee Strukton de laatste jaren verlies heeft geleden. Ik had hier het gevoel te werken met een medestander die net als ik het belang van het project voorop zette. Door de goede samenwerking hebben we de verliezen in Maastricht redelijk goed onder controle kunnen houden. Wat ik me echter, voordat ik de infrawereld instapte, niet had gerealiseerd, was dat aannemers na de bouw-fraude rond 2000 niet meer goed wisten hoe ze met risico’s moesten omgaan. Ze zeiden tegen de overheid: laat het ons maar regelen, zonder te weten wat de consequenties daarvan waren en of ze dat wel konden waarmaken. Vervolgens schoot hun risico-analyse tekort. Zo zijn overal in Nederland contracten ontstaan die in mijn ogen te eenzijdig waren. Als dan vervolgens bij de opdrachtgever, anders dan bij A2 Maastricht, niet de echte wil bestaat er iets goeds van te maken, kunnen projecten dramatisch slecht gaan lopen.’

Geen product, maar een project

‘In de aanbesteding van A2 Maastricht moest voor een vooraf vastgesteld bedrag een project worden gerealiseerd. Met de kennis van nu zeg ik dat dat eigenlijk niet kan. Een vast bedrag kun je vragen voor een product, niet voor een project. Want een project kent vooraf te veel onzekerheden waarvan je de risico’s niet eenzijdig bij één partij kunt leggen. Zeker bij innovatieve projecten als A2 Maastricht is het redelijker de risico’s te verdelen. De overheid wil iets innovatiefs, de aannemer kan daarvan profiteren door het daarna in andere projecten te gebruiken. Zonder een evenwichtige risicoverdeling moet je geen innovaties nastreven in grote projecten. Probeer ze eerst uit in kleine projecten. Wil je het wel in een groot project doen, maak dan een scheiding tussen de standaard- en de innovatieve elementen in het project. De standaardelementen zijn voldoende uitgeprobeerd; daar kun je een vast bedrag aan koppelen en kan de aannemer de risico’s dragen. Voor de innovatieve elementen maak je een reële budgettering waarbij opdrachtgever en opdrachtnemer de risico’s delen. In de uitvoering zoek je

vervolgens naar oplossingen voor problemen op het moment dat ze zich voordoen, zonder direct de juristen aan het werk te zetten.’

Leren kennen van leveranciers

‘De sleutel tot succesvolle projecten ligt in wederzijds vertrouwen en kwaliteit. Ik geloof in een model waarbij de overheid bij elk type infrastructuurprojecten met een selecte groep van drie of vier opdrachtnemers werkt die hebben bewezen goede kwaliteit te leveren en die kunnen toewerken naar standaardisatie van technieken. De overheid moet daarvoor investeren in het leren kennen van de cultuur van die bedrijven, om zo een vertrouwensband op te bouwen. Voorbeelden uit het buitenland laten zien dat dit kan passen binnen de Europese aanbestedingsregels en niet ten koste hoeft te gaan van het principe van concurrentie. Het werkt in ieder geval beter dan om na competitie steeds maar weer te werken met nieuwe gelegenheidsconsortia. Zo ontstaat geen continuïteit en wordt deskundigheid onvoldoende geborgd. En de overheid heeft te weinig zekerheid dat een project goed wordt uitgevoerd.’

Band opgebouwd

‘Alle problemen in de Strukton-projecten van de laatste jaren hebben me een nieuw hartinfarct opgeleverd. En ook al ging het bij A2 Maastricht veel beter, ook dit project heeft me veel energie en slapeloze nachten gekost. Toch kijk ik met veel trots terug op het team waarmee we de voortgang van de VTTI onder controle hebben gekregen. En het verlies bij A2 Maastricht is kleiner dan ik drie jaar geleden vreesde. Ik heb hier voor mijn manier van werken bovendien veel waardering gekregen en dat is net zo belangrijk als het geld. Ik ben de opdrachtgevers – gemeenten, Rijkswaterstaat en provincie – erkentelijk voor de ruimte die we hebben gekregen om de problemen op te lossen. Ik heb uiteindelijk als mens en bedrijf een band opgebouwd met Limburg. Als Twentenaar dacht ik dat het moeilijk zou zijn om hier samen te werken, maar het tegendeel was het geval.’



Désirée Florie en Bart Grote over de gezamenlijke communicatie door opdrachtgever en opdrachtnemer

Manager communicatie Projectbureau A2 Maastricht en omgevingsmanager Avenue2

‘Het directe contact met mensen ga ik na dit project missen’

Eén van de succesfactoren van A2 Maastricht is de grote inzet op communicatie. De omgeving werd via vele kanalen bij het project betrokken. Projectbureau A2 Maastricht en Avenue2 schoven al vroeg hun communicatiemiddelen bij elkaar om vanuit één gezamenlijk team te gaan werken. Alleen al door deze samenwerking werden de communicatiemogelijkheden een stuk groter. Volgens manager communicatie Désirée Florie van Projectbureau A2 Maastricht en omgevingsmanager Bart Grote van Avenue2 verklaart dit mede waarom A2 Maastricht zo werd omarmd door de bevolking.

Bart: ‘Kun je je nog de eerste dag herinneren dat de drie consortia tijdens de aanbestedingsfase hun plannen gingen presenteren aan het publiek?’

Désirée: ‘Jullie braken bij wijze van spreken de deur bij elkaar open. Van tevoren was ik al bestookt met allerlei vragen over wat er mocht en zou gebeuren. Ik heb op een gegeven moment maar gezegd dat goochelaar Hans Klok zou komen en het wel zou regelen.’

Bart: ‘Er waren strenge spelregels zodat de consortia hun plannen op een vergelijkbare manier zouden presenteren. Over bijvoorbeeld de grootte van de maquette, het aantal panelen dat je mocht gebruiken, het uitdelen van presentjes en het ontwerp van het

boekwerk met het plan. Dan nog kunnen de details in de praktijk verschil uitmaken. Voor ons was dat ontzettend spannend. Want wij wisten dat ook de leden van de Gunningsadviescommissie (deze beoordeelde aan het eind van de aanbesteding de plannen en gaf een advies over het beste plan – red.) hier rondliepen. En de race was zeker nog niet gelopen.’

Jullie hebben het over de vrijwillige consultatie van het publiek tussen november 2008 en januari 2009. Een hoogst ongebruikelijke stap in een aanbestedingsprocedure.

Désirée: ‘Klopt. Ik ben vanaf de planvoorbereiding bij A2 Maastricht betrokken. Vanaf het begin stond vast dat wij de omgeving, van buurtorganisaties tot en met het bedrijfsleven en het grote publiek, van politiek tot en met pers, intensief bij de planvorming en het project wilden betrekken. Dat was nodig om hen mee te nemen in het allesomvattende karakter van A2 Maastricht, ook om zo soe-peler de gecombineerde en moeilijke procedures te kunnen doorlopen. Daarom hebben we buiten de formele inspraakmomenten vier vrijwillige consultaties gehouden. Die van de plannen van de consortia was de spannendste. We wilden daarmee de markt-partijen veel eerder dan normaal in contact brengen met de stad.’ Bart: ‘Voor ons was dat inderdaad zeer ongebruikelijk. Normaal maak je in een aanbesteding een plan en een begroting. Die stop je in een envelop en gooi je bij de opdrachtgever in de bus. En dat is het dan. Hier moesten wij ons plan nog tijdens de race presenteren aan het publiek. We merkten daardoor wel dat wij dit plan niet maakten voor de opdrachtgever of onszelf, maar voor de mensen in de stad. Inwoners van Maastricht kwamen ons vragen wat er voor hun deur ging gebeuren en hoe ze straks met de auto thuis konden komen. Heel verfrissend.’

Désirée: ‘Tegelijkertijd was het ook ingewikkeld om te organiseren. Het bewaren van een gelijk speelveld is cruciaal in een aanbesteding. Het gebouw van het informatiecentrum heeft gelukkig drie verdiepingen en op elke verdieping kon één consortium zijn plan presenteren. Maar de verdiepingen zijn niet precies even groot. We hebben moeten loten wie welke verdieping kreeg. Daarnaast wilden we per se een sfeer vermijden waarin mensen zouden stemmen op de plannen, of onderdelen daarvan gingen combineren in een vierde best of plan. Vooraf hadden we een roadshow ingezet om buurt- en bedrijfsorganisaties, politiek, de pers en andere platforms of werkgroepen de spelregels uit te leggen. Toch ging het nog bijna mis.’

Bart: ‘Dagblad De Limburger kwam met een poll op internet waarin mensen hun voorkeur konden aangeven. Meteen vanaf het begin stond onze concurrent met stip op 1. Wij balen natuurlijk. Achteraf bleek dat dit kwam door een gerichte mailactie om stemmen te ronselen.’

Désirée: ‘Het projectbureau heeft toen de redactie benaderd en die heeft de poll van internet gehaald. De inzet was daarbij niet om de pers te beïnvloeden, maar om de aanbesteding eerlijk te laten verlopen.’

Met de consultatie werd het publiek meteen intensief bij het project betrokken. Ruim 3.500 bezoekers kwamen met haast evenveel inhoudelijke reacties. Die grote betrokkenheid is daarna niet meer verdwenen.

Désirée: ‘Een belangrijke stap was dat wij in januari 2012 besloten de communicatie voortaan gezamenlijk aan te pakken. Aanleiding was wat wij ‘Nazareth aan Zee’ noemden. Bij de flats bij kruispunt Geusselt was bij voorbereidende werkzaamheden na overvloedige regenval wateroverlast ontstaan. Parkeerplaatsen en een enkele kelder overstroomden. We snapten toen nog beter dat dit project zo ingreep op het leven van mensen dat we maximaal moesten inzetten op een snelle en omvangrijke communicatie.’

Bart: ‘Het zal mensen ook worst wezen van wie ze informatie krijgen. Voor hen gaat het om één project dat overlast veroorzaakt. Toch is het in de bouwwereld normaal dat opdrachtgever en opdrachtnemer gescheiden communiceren. De opdrachtgever doet de zogenaamde publiekscommunicatie, de opdrachtnemer de zogenaamde bouwcommunicatie. Dan kan het gebeuren dat ze alle twee over hetzelfde onderwerp een brief naar omwonenden sturen. De mensen in de bredere omgeving ontvangen juist geen info en opdrachtgever en opdrachtnemer zijn continu bezig met wat ze van elkaar in de communicatie nodig hebben.’

Waarom is dat hier niet gebeurd?

Désirée: ‘Het was al bijzonder dat opdrachtgever en opdrachtnemer met hun afzonderlijke communicatieteams in één gebouw zaten en regelmatig bij elkaar over de vloer kwamen. Na Nazareth aan Zee zijn de communicatieteams en -budgetten in elkaar geschoven. Er kwam één gezamenlijk team en één gezamenlijk, dus groter budget. Omdat dat vanuit de *Best for Project*-gedachte gewoon beter was voor het project. Niet afstemmen, maar samenwerken en dat is echt totaal wat anders.’

Bart: ‘Omdat we midden in de stad werkten, was er a priori al voorzien in een extra inzet op communicatie. Door de samenvoeging van teams en budgetten werden de mogelijkheden opeens veel groter. In plaats van ad hoc na te denken over bijvoorbeeld advertenties, konden we nu op grote schaal en voor een langere tijd, dus voordeliger, vooraf advertentieruimte en zendtijd inkopen bij de regionale en lokale media. En we bedachten de functie van de A2-Stewards, die dagelijks met onze informatie de buurten ingingen maar ook terugkoppelden wat ze daar aantroffen. Zo konden we op verschillende manieren het publiek informeren. Je moest wel onder een hele grote steen hebben gelegen om niet te weten dat hier in Maastricht iets groots plaatsvond.’

Désirée: ‘Het werken in één team was ook inspirerend. Het enthousiasmeerde medewerkers om elkaar aan te vullen en bood ruimte zich te wijden aan eigen specialismes. Dat maakte het team meer allround. Een collega heeft bijvoorbeeld minutieus met medewerking van veel partijen de film ‘Hoe werkt de tunnel straks?’ gemaakt. Die is 300.000 keer bekeken op YouTube. We gingen ook de bouwkeet in om van de bouwers zelf te horen wat er ging gebeuren. Daar maakte een andere collega praatplaten van, luchtfoto's waarop de werkzaamheden waren ingetekend zodat we aan het publiek



konden laten zien wat er in hun buurt of voor hun voordeur op stapel stond. Voor mensen was dat veel herkenbaarder dan een technische tekening. Ze konden zo namelijk hun eigen huis zien liggen.’

Bart: ‘Die platen bleken vervolgens ook goed te werken als intern communicatiemiddel in de bouwkeet zelf. Ze hingen overal aan de wanden. Werkvoorbereiders konden zo snel zien of ze eventueel op elkaars werkterrein kwamen.’

In de communicatiemiddelen lieten jullie zo veel mogelijk mensen in de bouwput het verhaal doen. Waarom?

Bart: ‘Omdat die het beste weten wat er gebeurt en kunnen uitleggen waarom bepaalde werkzaamheden onvermijdelijk tot overlast leiden. Dat schept meer vertrouwen dan wanneer voorlichters dat doen. Op een gegeven moment hadden we een netwerk van medewerkers van Avenue2 waarvan we wisten dat ze goed hun verhaal konden doen. Afspraak was dat Désirée en ik alleen bij algemene onderwerpen zoals de planning het woord voerden.’

De pers kan altijd rekenen op een warm onthaal bij A2 Maastricht. Persoonlijk contact maakt het mogelijk om journalisten en fotografen ruimte te geven tijdens bouwkuipbezoeken. Uitgezonderd bij (heel) hoog bezoek zoals de Vlaams-Nederlandse regeringstop: dan zijn dranghekken een verplichting (2013).

Er was veel ophef over de inzet van buitenlandse werknemers. Maakt dat niet duidelijk hoe moeilijk het is om de communicatie rond je project en het imago daarvan in de hand te houden?

Désirée: ‘Ja. Wij schrokken ons natuurlijk wezenloos van het eerste krantenbericht in Dagblad De Limburger. Bart en ik deelden tot dat moment het woordvoerderschap. Nu moesten we onze werkwijze heroverwegen en voortaan secuurder bekijken wie in welk geval als woordvoerder zou optreden.’

Bart: ‘Je zag toen dat een mening snel is gevormd, hoe vaak je daarna ook uitlegt hoe het echt zit en welke regeling Avenue2 met betrokken werknemers heeft getroffen. Eén journalist die zich verbeteren op een zaak stort, heeft dan opeens een grote invloed op de beeldvorming.’

Désirée: ‘Het verhaal kan nog zo genuanceerd liggen, tegen een kreet over de slaven van de A2 kun je je niet wapenen. Tijdens een Dag van de Bouw ben ik ook eens door iemand van een actiegroep bestempeld tot ‘beroepsleugenaar van de A2’. Dat moet je van je af laten glijden, maar het sneed me als professional wel door de ziel.’

Bart: ‘Achteraf vind ik de ophef over de buitenlandse werknemers overtrokken. In de pers was er geen ruimte voor nuanceringen, terwijl we alle achtergrondinformatie verstrekten, rechtstreeks en via de website. Hoe dan ook was het in elk geval voor ons geen aanleiding om voortaan weer apart van elkaar te gaan communiceren. Je moet niet iets nalaten wat veel voordelen heeft, alleen maar omdat het in een enkel geval lastig kan zijn.’

Désirée: ‘Hieraan is trouwens ook één van mijn beste herinneringen aan A2 Maastricht verbonden. We hadden crisisoverleg gehad over de Portugezen en ik moest midden in de nacht met de taxi naar huis. Ik was helemaal kapot, zag het mediterrane uiterlijk van de taxichauffeur en dacht: o jee, daar gaan we weer. Maar eenmaal in de taxi wilde hij alleen maar alles weten over het graafwerk, het beton storten, de bouwput etc. Zodat hij dat aan zijn klanten kon vertellen. Halverwege de rit naar Heerlen vroeg ik hem: vertelt u mij nu eens het verhaal. Hij deed het meteen, in het juiste vakjargon. Met vlag en wimpel geslaagd.’

Hij had zich het project eigen gemaakt.

Désirée: ‘En dat is vaker gebeurd. Wij hebben in het informatiecentrum, bij de rondleidingen door de VVV en tijdens de open dagen in totaal 120.000 mensen ontvangen. Stelregel was dat we dat altijd deden op een warme en persoonlijke manier. Dan stonden ze daarna rond de maquette in het informatiecentrum en begon iemand te klagen dat hij nog niet wist dat een week later in zijn straat iets ging gebeuren. Ik hoefde dan meestal niks te zeggen. Want een medebewoner nam het over: heb je dan niet in de voortgangsberichten, of de krant, of weet ik wat, gelezen dat dit gebeurde? Je moet wel op de hoogte blijven. Geweldig vond ik dat.’

Bart: ‘Het draagvlak van het project was sowieso groot, want iedereen wilde een oplossing voor de problemen rond de A2. Door de intensieve communicatie zag je ambassadeurs opstaan die het verhaal zelf gingen vertellen en zeiden: kom niet aan onze tunnel. Er zijn volgens mij niet veel projecten waarbij dat gebeurt.’

Noem nog eens wat hoogtepunten.

Bart: ‘Ach, dat zijn er zoveel. Steeds dacht ik: hier kunnen we niet overheen, maar dan kwam er weer een nieuwe top. Laat ik beginnen met de eerste Dag van de Bouw. We hadden gerekend op zo’n 1.500 bezoekers. Het werden er vier tot vijf keer zo veel.’

Désirée: ‘We zouden alleen iets laten zien bij de Geusselt. Toen werden de werkploegen aan het Europaplein jaloers en hebben we ook daar een deel van het werkterrein opengesteld. We hadden drie busjes om bezoekers heen en weer te rijden. In allerijl moesten we er een aantal bijbestellen. Dan nog stonden mensen anderhalf uur in de rij. We zijn toen kaarten gaan uitdelen, waarmee mensen konden kwartetten. Heb jij een nachtfoto, krijg jij van mij een dagfoto.’

Bart: ‘De mensen in het informatiecentrum stonden na afloop van die dag op hun benen te tolleren door de enorme belangstelling. Al het informatiemateriaal was weg. Dat centrum was totaal leeggeroofd. Andere hoogtepunten vond ik het galadiner (t)Huis in de tunnel, de paar keren dat Flikken Maastricht in de bouwput is opgenomen en de laatste wensen. We hebben zo’n dertig keer iemand door de tunnel gereden die verwachtte de opening niet meer te halen. Huppakee, rolstoel de auto in en daar gingen we weer.’

Désirée: ‘Er zijn zoveel menselijke verhalen. Bij het laatste Tunnelweekend in 2016 was er een ontbijt voor 500 omwonenden. Komt een ouder echtpaar mij vertellen dat de man niet meer thuis kan wonen en moet verhuizen naar een verzorgingshuis. Tegelijkertijd stellen ze hun kleinzoon voor: dit is de ingenieur van de toekomst, hij gaat de volgende tunnel in Maastricht bouwen. Dan vergat je meteen het gedoe met vergunningen dat nodig was om zo’n Dag van de Bouw, galadiner of Tunnelweekend te organiseren.’

Gaan jullie het project niet missen?

Bart: ‘Wat ik zeker ga missen, is het directe contact met de buitenwereld in dit project, met mensen van allerlei pluimage. En misschien ga ik straks Limburg ook wel missen. In de zomer van 2010 ben ik met mijn vrouw en twee dochters voor dit project hier komen wonen. We kwamen uit Gouda. Zodra mijn jongste dochter klaar is met de middelbare school, gaan we beslissen wat we doen. Zulke grote projecten zijn er nu niet meer in dit deel van het land. Jammer wel, want het is ons hier uitstekend bevallen.’

Désirée: ‘Sommige gekke dingen ga ik zeker missen. Zoals de keer dat CNN zich meldde om een reportage te komen maken. ‘This is CNN calling’. Toen ze later tijdens een vergadering belden, moest ik dat telefoontje aannemen. Het leverde veel hoongelach op, niemand geloofde me. Dit project heeft zoveel mooie momenten gebracht. Maar het waren tropenjaren, ook voor het thuisfront. Toen eind 2016 de tunnel in gebruik werd genomen, werd ik vrijdagmiddag door mijn dochter opgehaald. Ik wilde enkel slapen. Zij wilde eerst dezelfde autorit rijden als ze de bus had zien rijden tijdens de liveregistratie van regionale omroep L1. Reden we eerst verkeerd ... en duurde het nog langer voordat ik naar bed kon. Wat was ik die kerst blij om thuis én bovengronds te zijn. 2017 zou rustiger worden. Dat dat vervolgens niet is gelukt, geeft wel aan dat je, eenmaal besmet door het A2-virus, er niet meer snel vanaf komt.’

Désirée op pad met de filmploeg van A2 Actueel (2013).

Tijdens het Tunnelweekend maken zo’n 25.000 bezoekers gebruik van de laatste mogelijkheid om door de tunnelbuizen te wandelen, rennen en/of fietsen (2016).





Peter Mommers, Huub Giesbertz en Jean-Pierre Menten

Als A2-Stewards de 'ogen en oren' in de wijk

‘Ik heb hier de tijd van mijn leven gehad’

Drieënhalf jaar liepen in de omgeving van A2 Maastricht voortdurend drie A2-Stewards rond. Ze waren het aanspreekpunt voor omwonenden en bezoekers. De stewards kregen hun baan via de A2-School, die werkzoekenden en leerlingen met een afstand tot de arbeidsmarkt aan werk hielp. Peter Mommers, Huub Giesbertz en Jean-Pierre Menten, alle drie Maastrichtenaars, kijken samen terug op hun werk als A2-Steward. ‘Zo’n baan krijgen we nooit meer.’

‘Weet je nog dat parlementsleden uit India hier langs kwamen? In die kleurrijke gewaden? Ik dacht even dat de carnavalsvereniging op bezoek kwam.’ Zomaar een herinnering van Jean-Pierre aan zijn tijd als A2-Steward in Maastricht. Hij, Huub en Peter startten in mei 2012 en namen ruim drie jaar later afscheid. Huub wat eerder omdat hij een vergelijkbare baan kreeg bij de Buitenring Parkstad, Peter en Jean-Pierre helemaal aan het eind van hun contract. ‘We hoopten stiekem dat we langer konden blijven, maar helaas.’

Te werk gesteld via de A2-School

Peter: ‘Ik was toen ik begon als steward drie jaar werkloos. Ik had op mijn 54^e mijn baan verloren na een reorganisatie bij de ENCI, waar ik in de bedrijfsbeveiliging werkte. Toen ik hoorde over de



De A2-Stewards brengen veel tijd door op de uitkijktoren aan de Burgemeester Bauduinstraat. Daar geven ze uitleg aan belangstellenden, vaak in meerdere talen (2012).

Informatie geven, klachten oplossen, rondleidingen geven, verkeer regelen. En tijdelijk overblijfouder zijn; A2-Stewards zijn duizendpoten (2013).



A2-Stewards, heb ik me gemeld. Kandidaten moesten mondeling vaardig en stressbestendig zijn, en goed met mensen kunnen omgaan. Omdat ik daaraan voldoe en vlak bij het project in Amby woon, leek het me een mooie uitdaging.’ Huub: ‘Dat vond ik ook. Ik was net mijn baan kwijt als jobcoach in het speciaal onderwijs. Ik was 55 en als je dan op normale banen solliciteert, ben je kansloos. Communicatie is me, na een leven in het jongerenwerk, op het lijf geschreven.’ Jean-Pierre: ‘Ik had wel werk, in de groenvoorziening, en was verder actief op de klusafdeling in de Muziekgieterij (het podium voor popmuziek in Maastricht – red.). Daar hoorde ik dat de A2-School mensen zocht. Ik heb me aangemeld, aanvankelijk voor een baan als werkvoorbereider, maar A2-Steward zijn leek me veel leuker. Ik woon bovendien in Nazareth en ben een bekend gezicht in Wittevrouwenveld.’

Pionieren

Huub: ‘We hebben onze functie deels zelf moeten uitvinden. Stewards waren in Nederland nieuw bij zo’n groot project. We moesten de ogen en oren in de wijk worden. Daarvoor liepen we, met oranje hesje en groene helm, de hele dag door de buurt, elk in een eigen gebied. We waren aanspreekbaar voor bewoners met vragen of klachten. Later zijn we ook rondleidingen gaan verzorgen en sprongen we zo nu en dan in als verkeersregelaar bij gevaarlijke verkeerssituaties.’

Van boeman tot vriend

Peter: ‘Aanvankelijk werden we vooral benaderd als boemannen. Als het verlengstuk van die ‘dikkoppen’ op kantoor. We kregen de eerste tijd dan ook veel ‘shit’ over ons heen. Mensen die ons uitscholden vanwege de overlast. En sommigen hebben ook echt de volle laag gekregen. We lieten ze dan stoom afblazen, gaven rustig informatie over wat er precies gebeurde en hoe lang het zou duren en namen klachten en vragen mee naar het gezamenlijk team communicatie van het Projectbureau A2 Maastricht en Avenue2. Het team ging op zoek naar antwoorden en bekeek wat we aan klachten konden doen. Wij brachten de antwoorden vervolgens letterlijk terug bij de vragenstellers, op straat of thuis. Het ging dus om zowel het halen als brengen van informatie. Uitgangspunt was verder dat we open en eerlijk waren en nooit dingen beloofden die we niet konden waarmaken.’ Huub: ‘Gaandeweg is de houding veranderd. Bewoners zagen dat we er vooral voor hen waren, om hen te helpen. Elke ochtend hoorden we van bouwer Avenue2 wat er die dag aan werkzaamheden zou gebeuren. Wij wisten van alle mensen die meewerkten aan A2 Maastricht waarschijnlijk het meest van de voortgang van het project.’ Jean-Pierre: ‘Bij mij hielp het dat veel mensen in Wittevrouwenveld me kenden. Omwonenden zagen ook dat we zelfs de grootste criticaster uit de buurt altijd vriendelijk te woord stonden, zodanig dat er zelfs een lachje vanaf kon. Dat gaf vertrouwen.’

Goede herinneringen ophalen

Huub: ‘Op een bepaald moment ging de oversteek bij de Voltastraat tijdelijk dicht. De kinderen van basisschool De Letterdoes konden in de pauze niet naar huis. Ik ben toen drie maanden overblijfvader geweest. Een service van A2 Maastricht. Geweldig vond ik dat. Ook voor de kinderen was het bijzonder. Normaal hebben ze overblijfmoeders, nu stond er een man.’ Peter: ‘Ik denk onder meer aan de vele kopjes koffie die we kregen aangeboden van omwonenden. We hebben veel mensen goed kunnen helpen, ook door gewoon een luisterend oor te bieden. Bewoners vonden het, als ze vragen of klachten hadden, vaak moeilijk zelf actie te ondernemen. Wij spraken ze aan op straat en kregen het dan vanzelf te horen. Je merkte dat bewoners dat zeer waardeerden, zeker als we letterlijk terug kwamen met antwoorden op hun vragen. Ook van de projectdirectie en hoogwaardigheidsbekleders kregen we altijd veel erkenning en waardering. Al die ellende die we in het begin over ons heen kregen, weegt daar niet tegen op.’ Jean-Pierre: ‘Ik had vooral op de uitkijktoren aan de Bauduinstraat de tijd van mijn leven. Daar waren geen klagers, alleen nieuwsgierige mensen. Ik heb daar in meerdere talen tekst en uitleg gegeven aan allerlei soorten mensen, van laaggeletterden tot hoogopgeleiden, uit binnen- en buitenland. Ik word nog steeds aangesproken over het project en vind het dan leuk er over te vertellen. Het wordt toch een kindje van je.’

Afscheid nemen

Peter: ‘Dat vond ik best moeilijk. Zo’n afwisselende baan krijg ik nooit meer. En het is interessant zo’n omvangrijk project van dichtbij te volgen. Met al die groepen de tunnel in voor rondleidingen, ik vond het geweldig.’ Huub: ‘We zaten inderdaad altijd als eerste in de rij. Voor mij voelde het ook alsof ik afscheid nam van een familie.’

Goed voor de conditie, A2-Steward zijn

Huub: ‘Ook dat, ja. Ik heb elke dag wel ruim tien kilometer gelopen.’ Peter: ‘En gefietst. Want vergeet niet dat het hele traject waaraan we werkten ruim zes kilometer lang is. Dat lukte niet met alleen maar lopen.’

Jean-Pierre, Peter en Huub hebben elk na hun baan als A2-Steward nieuw werk gevonden. Jean-Pierre werkt bij VDL-Nedcar in Born, Peter bij het Informatiecentrum Belvédère in Maastricht, Huub als steward bij de Buitenring Parkstad.



Paul Houx, Dorry Siegelaer, Jef Beckers, Roger Theunissen, Jo Bootz, Olga van Oploo en Karin Vangangelt over rondleidingen
VVV-gidsen en communicatiemedewerkers Informatiecentrum A2 Maastricht

‘Ik was Sinterklaas, met de Spaanse mop als staf’

Gedurende zo'n zes jaar deden rond 60.000 mensen mee aan een rondleiding door A2 Maastricht. Het Informatiecentrum A2 Maastricht begon ermee bij de start van de werkzaamheden. De belangstelling was zo groot dat vanaf oktober 2012 ook Maastrichtse VVV-gidsen en de A2-Stewards werden ingeschakeld. De groepen van maximaal zo'n 25 mensen kwamen van over de hele wereld, van Bangladesh en Zuid-Korea tot Denemarken en de Verenigde Staten. Ook de achtergrond was zeer gevarieerd, van gemeentebesturen en -raden tot actiegroepen, ministeries, basis- en middelbare scholen, woningcorporaties, (technische) universiteiten, de wijnclub en toevallige toeristen die een weekend in Maastricht waren.

Een gesprek met zeven gidsen die elk tot in de honderden rondleidingen verzorgden: dat kan niet anders dan uitlopen op een aaneenschakeling van anekdotes. En dat gebeurt ook, maar en passant wordt ook het mysterie van de verdwenen laarzen opgelost. Roger biecht op: 'Mensen moesten voor een rondleiding de officiële 'Persoonlijke BeschermingsMiddelen' dragen die verplicht zijn om een bouwterrein te mogen betreden: helm, hesje en laarzen. Helm en hesje waren nooit een probleem, de laarzen wel. Kwamen ze mij bijvoorbeeld vragen wat voor maat ze hadden.



Karin vertelt bij de maquette van het plangebied het algemene verhaal van A2 Maastricht (2013).

De laarzen kwamen vooral goed van pas toen we in de laatste fase van het project een talud op en af moesten en soms door de modder moesten ploeteren. Eén keer gingen mensen van de groep op een andere plek naar boven dan normaal en daarvoor moesten ze door een heel nat en modderig stuk. Ze verdwenen tot in de knieën in de prut waardoor een paar laarzen achterbleven. Ze kwamen op één sok en met één laars terug bij het Informatiecentrum!’

Gezamenlijke klus

Het ‘laarzenbeheer’ was één van de opgaven waarmee de communicatiemedewerkers van het Informatiecentrum te maken hadden. Olga zat er vanaf het begin. Voorjaar 2009 ging het Informatiecentrum open in een voormalig schoolgebouw aan de President Rooseveltlaan. ‘Het was een bewuste keuze om in dit slooppand te gaan zitten, midden tussen de buurtbewoners en op de plek waar later een tunnelmond zou komen. Dat wekte sympathie, veel mensen kenden het gebouw en wilden weten wat we daar deden. Later is het Informatiecentrum verhuisd naar het kantoorpand in voetbalstadion de Geusselt.’ Toen de werkzaamheden begonnen, besloot het team communicatie van het Projectbureau A2 Maastricht om vanuit het Informatiecentrum ook presentaties en rondleidingen te gaan verzorgen. Olga stond er aanvankelijk alleen voor. ‘Al snel kwam Anja Vaessen erbij, maar ook met z’n tweeën kregen we het niet rond. Ik had soms vier groepen op een dag en moest dan



De VVV-gidsen nemen bezoekers vervolgens mee naar buiten voor een bezoek aan de verschillende werkterreinen (2012).

’s avonds nog de boekingen verwerken.’ Vanaf oktober 2012 werden daarom ook VVV-gidsen en de A2-Stewards ingeschakeld, eerst in de weekenden en vanaf 2014 ook door de week. Sindsdien werd het een gezamenlijke klus: Olga, Anja en later Karin (zij kwam in 2013) vertelden de groepen in het Informatiecentrum het algemene verhaal en de laatste stand van zaken. Daarna namen de VVV-gidsen de groepen mee naar buiten. In totaal duurden de rondleidingen twee uur. Door de week waren ze gratis; in het weekend, als groepjes werden samengesteld uit individuele bezoekers, moest je bij de VVV een ticket kopen.

Steeds anders

De rondleidingen voor A2 Maastricht waren voor de VVV-gidsen een nieuwe ervaring. Paul vergelijkt het met de rondleidingen door de grotten in Maastricht. ‘Daar verandert nooit wat. Je kunt jaar in jaar uit hetzelfde verhaal vertellen. Hier veranderde het continu. Dat maakte het interessant, maar we moesten ons best doen steeds op de hoogte te blijven van de laatste stand van zaken.’ Jo: ‘Dat ging gesmeerd. Als we vragen hadden, konden we die kwijt bij Bart Grote van Avenue2. Hij kwam altijd snel met een antwoord dat we onderling deelden via de mail.’ ‘Maar soms gingen de ontwikkelingen te snel’, aldus Dorry. ‘Ik had een rondleiding in de kerstvakantie. Ze waren bezig de wanden-dakconstructie te maken bij de ANWB-flat. Daar lagen allerlei buizen op en mensen vroegen waar die voor waren. Ik een mail gestuurd naar Bart. Meteen na de kerstvakantie kreeg ik een

grote foto waarop alle buizen stonden met uitleg. Maar helaas, bij de eerstvolgende rondleiding bleek dat het werk weer zo was gevorderd dat de buizen onder de grond lagen.’

Bekeren

Met de rondleidingen kwam er een bonte stoet van bezoekers langs. Karin denkt met veel plezier terug aan vier hoge heren, kennissen van iemand van Avenue2. ‘Ze stommelden ’s ochtends om 11 uur vanuit de lift naar binnen. Goedemorgen, we gaan eerst zoenen. Kwamen ze ons achter de balie inderdaad zoenen, de een met een vlaai, de ander met een doos bonbons. Maar ze roken nogal. Olga zei meteen: dat is geen bier, dat is sterke drank. Ze wilden de maquette zien en ik stak mijn verhaal af. Geweldig, fantastisch, riepen ze. Maar na een kwartier was het al afgelopen; ze waren te dronken om er iets van mee te krijgen. Daarna zouden ze meegaan met een rondleiding. Vraagt Olga: bent u altijd zo wiebelig? Zegt een ander: ja, dat is-ie altijd. Paul heeft er vervolgens één buiten bij de bouwkeet op een bankje gezet. Wij lagen intussen in een deuk en dachten dat ze weg waren. Gaat de lift weer open: mijn jas, mijn jas... Was één van die zatlammen zijn jas vergeten.’ Aan de andere kant van het spectrum stonden de twee nonnen van het klooster Onder de Bogen in Maastricht. Dorry leidde ze rond. ‘Ze waren tachtig-plus en volgden het project met veel interesse. Omdat je niet met een rok de bouwput in mocht, hadden ze speciaal voor de gelegenheid jeans gekocht. De kap ging af en werd ingewisseld voor de helm. Dat vond ik wel speciaal.’ Over de geestelijkheid gesproken: Olga meldt dat er maar zelden leuke mannen waren in de groepen, met uitzondering van de priesters die een keer langskwamen. ‘Daar had ik er best een paar van willen bekeren.’

Zeiverklaos

Veel hilariteit ontstond ook bij het passeren van het talud voordat de groepen in de laatste fase van het project de tunnel in konden. Jef herinnert zich een keurig in het wit geklede dame. ‘Het had flink geregend, dus het was zeer modderig. Er ging altijd iemand van de groep halverwege staan om iedereen op en af te helpen. Op de weg terug moesten we het talud af. Deze vrouw wilde per se niet geholpen worden en nog voordat ze klaar was dat uit te spreken, ging ze onderuit. Flats en ze glijdt zo naar beneden. Je kunt je wel voorstellen hoe ze er uitzag.’ Jo en Paul halen hun gekste herinnering uit de tunnel zelf. Paul vertelt over een rondleiding toen in de tunnel een soort lijmlaag lag, ter voorbereiding op de asfaltering. ‘Ik zei steeds: doorlopen, doorlopen. Maar twee vrouwen bleven toch staan, gewoon om te kletsen, niet eens over wat ze zagen. Toen ze weer wilden gaan lopen, bleef de laars bij één van hen plakken. Ze verloor bijna haar evenwicht en kon zich net aan een hek vasthouden.’ Jo verhaalt over de Maastrichtenaar in zijn groep die op alles commentaar had. ‘Hij vond niks goed, een echte *zeiverklaos*. Op een gegeven moment vraagt hij in welke talen bij een calamiteit de weggebruikers in de tunnel worden toegesproken. In het Engels en

Nederlands, antwoordde ik. Maar als ze in de verkeerscentrale in Helmond zien dat iemand niet reageert, weten ze dat het een Maastrichtenaar is en roepen ze het ook om in het Maastrichts. Ik heb hem daarna niet meer gehoord.’

Grote Boek

Olga, altijd in voor een grap, speelde een keer voor Sinterklaas. ‘Een toneelclub had een rondleiding geboekt ten tijde van Sinterklaas. Ik heb toen met degene die dat regelde, afgesproken dat ze me Sinterklaasspullen zou bezorgen en informatie over twee mensen uit de groep. Dat gebeurde. Toen ze na de inleiding bij de maquette de film bekeken, heb ik me omgekleed en kwam ik als Sinterklaas terug. Als staf had ik een Spaanse mop genomen, een rode klapper met krantenberichten was het Grote Boek van Sinterklaas. Ik zette een zware stem op en haalde inderdaad twee mensen naar voren, de baard intussen op half zeven omdat die vreselijk kriebelde. Achteraf hebben ze me gevraagd of ik niet bij de toneelclub wilde komen.’ Zo goed als Olga zich voorbereidde op het bezoek van de toneelclub, zo snel moest dat bij een pas één dag van tevoren aangekondigd bezoek van de Russische consul aan A2 Maastricht, met in zijn gevolg hoge vertegenwoordigers uit de Russische bouw. Het gebeurde tijdens de Nationale Boomfeestdag in 2017, vertelt Karin. ‘Buiten werd voormalig minister-president Wim Kok rondgeleid door het gemeentebestuur. Het Informatiecentrum was dicht. Ik stond met Olga binnen in een basisschool bij de stand van het projectbureau. We hebben twee tafels bij elkaar geschoven, een plankkaart en brochures erop gelegd en ter plekke de voorlichting gegeven. In het Nederlands; een tolk vertaalde dat in het Russisch. Op zo’n moment moet je snel kunnen handelen. Intussen wisten ze buiten van niks.’

Tunnel van oma

Het moeilijkst tijdens de rondleidingen vonden Olga, Karin en de gidsen altijd de uitleg over hoe de verkeersstromen zouden gaan lopen. Los daarvan kijken ze allemaal met veel plezier terug op hun werk voor A2 Maastricht. ‘Verbazingwekkend hoe we zonder enige reclame te maken zo veel mensen over de vloer kregen’, aldus Olga. En de gidsen: ‘Geweldig hoe we dit hele project van begin tot eind van zo nabij hebben kunnen volgen. We voelen ons verbonden met deze tunnel: *‘t is euze tunnel’*. Tot slot Karin: ‘Mijn kleinkind heeft het nu altijd over de tunnel van oma.’



Janneke Swinkels, Nira Kakerissa en Bart Cuijpers over de wekelijkse filmpjes A2 Actueel (later Via Maastricht)

Regisseur, presentator en cameraman bij regionale publieke omroep L1

‘Wij weten nu alles over het bouwen van een tunnel’

Op 3 juni 2012 werd de eerste A2 Actueel uitgezonden op L1, een paar dagen later volgden TV Maastricht en andere lokale zenders. In de filmpjes vertelden direct betrokkenen zelf wat ze deden in en rond de tunnel. Een effectief communicatiemiddel om bewoners en andere belangstellenden meer te betrekken bij het project. De tv-ploeg die de filmpjes (en twee documentaires) maakte, bestond uit presentator Nira Kakerissa, cameraman Bart Cuijpers en regisseur Janneke Swinkels (in de eerste jaren Eric Wijnhoven). Zij maakten tijdens hun draaidagen de nodige grappige en soms ook spannende avonturen mee.

Coca Cola-reclame

De uitzendingen van A2 Actueel werden in de volksmond al snel bekend als de A2 Journaals, maar dat waren ze zeker niet. Bart: ‘Het Projectbureau A2 Maastricht had een communicatiebudget uitgezet en partijen gevraagd wat ze daarvoor konden bieden. L1 had het interessantste aanbod, met productiefaciliteiten en een tv-kanaal dat de hele provincie dekt. Het was daarbij de bedoeling het niet te laten presenteren door een bekend journalistiek gezicht van L1. We maken geen onafhankelijk nieuws, maar een soort tv-commercial van zo'n drie minuten. Daarom kwam Nira in beeld.’



Voor opnames van A2 Actueel is regelmatig aangebeld bij omwonenden (2013).

Nira: ‘Ik had als freelancer voor L1 al presentatiewerk gedaan, dus ze wisten wat ik kon. Het Projectbureau A2 Maastricht vond het ook belangrijk dat een vrouw A2 Actueel presenteerde, omdat zo’n project altijd wordt gedomineerd door mannen. Janneke en ik trokken altijd bekijks bij de bouwvakkers in de bouwkuip. Maar het omgekeerde kwam ook voor. Ik kan me herinneren dat ik met Désirée van het team communicatie door de bouwkuip liep op een hete zomerdag. Tien mannen waren in een rijtje, zonder shirt onder hun hesje, op hun knieën bezig met betonvlechtwerk. Net een Coca Cola-reclame.’

Overnieuw doen

Janneke: ‘De eerste jaren ging A2 Actueel alleen over het tunnelwerk. De filmpjes verschenen wekelijks, met uitzondering van vakantieperiodes. Sinds begin 2016 is de frequentie verlaagd en heten de filmpjes niet meer A2 Actueel maar Via Maastricht. Ze gaan nu ook over andere projecten in Maastricht, zoals de Noorderbrug, de nieuwe fietsenstalling bij het station en Maastricht Bereikbaar. Niet veranderd is dat we elke uitzending maken op basis van een draaiboek van het team communicatie. Het staat vast waarover de mensen die we interviewen het moeten hebben.’
 Nira: ‘En dat is wel eens lastig voor mensen die niet gewend zijn te worden geïnterviewd. Zij moeten in een paar minuten een boodschap overbrengen waar ze uren over kunnen vertellen, daarbij

ook nog spontaan overkomen en zo weinig mogelijk vakjargon gebruiken. Intussen staan achter de camera een paar mensen naar hen te kijken: wij drieën, maar vaak ook iemand van communicatie. Ik probeerde ze dan gerust te stellen, maar het moest toch regelmatig over.’
 Janneke: ‘Bijvoorbeeld als iemand sprak over een geleiderail of een stempel. Dan zei ik: stop, dat snappen mensen niet. Doe maar opnieuw.’

Spektakel

Bart: ‘Zeker de eerste jaren kon ik soms spectaculaire beelden schieten, later werd dat minder omdat de werkzaamheden kleinschaliger werden. Het meest spectaculair vond ik de bouwkuip bij de Geusselt. Dat was echt een gigantisch gat. Verder heb ik schuin hangend uit een helikopter beelden geschoten van het lange lint van stempels (dwarsbuizen om de wanden van de bouwkuip te stutten – red.) door de stad. En ik ben met een kraanmachinist een hijskraan in geweest, op een dag dat het hard waaide. Het eerste stuk ga je met een lift. Eenmaal veertig meter hoog moet je het laatste stukje naar de cabine over een ladder. Die kraan ging bovendien behoorlijk heen en weer. Blijkt zo’n ding altijd in z’n vrij te staan als-ie niet actief is.’
 Nira: ‘Het meest spectaculair vond ik dat we mee zijn geweest naar Zwitserland voor het filmen van een brandoefening.

In Nederland is het niet toegestaan in een tunnel met vuur te oefenen. In Zwitserland hebben ze daar na de brand in de Gotthard-tunnel een oefentunnel voor gemaakt. Janneke en ik moesten een bewusteloos slachtoffer spelen. Ik vond het doodeng om in het pikdonker stil in een bus te moeten liggen. Na wat een hele lange tijd leek, werd ik gered door brandweermannen. Als bewusteloze liet ik me zwaar hangen. Zegt zo’n brandweerman: nou, die is behoorlijk zwaar. Hallo, ik ben dan officieel wel bewusteloos, maar ik kan dit wel horen.’
 Janneke: ‘Dat is later nog teruggekomen tijdens de evaluatie. Pas op bij wat je zegt als je mensen uit een tunnel haalt. Ze kunnen misschien alles horen wat je zegt. Ook ik vond die oefening spectaculair. Daarnaast kan ik me nog herinneren dat we beneden door de bouwkuip liepen en ons van alles werd verteld over de grondlagen. Je stond daar echt in een hele diepe kuil.’

Jongetjes in een speeltuin

Nira: ‘Grappige dingen hebben we ook genoeg meegemaakt. Ik reed een keer met Désirée in de kleine L1-Twingo over het tijdelijke gronddepot. Bart reed voor me in een zwaardere auto. Kwam ik op een gegeven moment zo’n heuvel niet meer op. En maar gas geven en opnieuw proberen. Intussen ging Désirée naast me, hotsend van voor naar achter, gewoon door met bellen. Verder heb ik eens beton gestort, in moot 38. Nu ja, gestort, ik heb de sleuf een tijdje vastgehouden.’
 Janneke: ‘Sommige mensen hadden wij vaker voor de camera en daar bouwden we een band mee op. Zoals met Joris Beerepoot van Avenue2 (zie het interview op blz. 154 – red.). We waren aan het draaien vlak voor carnaval. Hij had een tasje bij zich en dat moesten we dan vlak voor het einde van het interview aan hem geven. Bleek daar een carnavalsmuts in te zitten waarmee hij de kijker in het Hollands een ‘goede vastelavond’ wilde wensen. Helaas echter werd het filmpje pas na carnaval uitgezonden. We hebben de opname toch gemaakt en sturen die elk jaar vlak voor carnaval naar elkaar toe.’
 Bart: ‘Heel leuk vond ik die keer dat ik met onder andere Johan Pelzer van de graafploeg (zie ook blz. 144 – red.) in een Range Rover voor het eerst door de tunnel reed. Als twee jongetjes in een speeltuin. En we hebben eens ’s avonds opnames gemaakt en bij het slepen met kabels hele vieze handen gekregen. Wat is dit? Modder of ...? Bleek een bouwvakker niet op tijd de wc te hebben bereikt. Zo goor hoe dat stonk. Het waren gehuurde kabels en die heb ik wel zes keer moeten wassen.’

Bekend gezicht

Janneke: ‘Goede beelden bedenken was lange tijd niet zo moeilijk, al konden we niet altijd overal bij en moesten we soms langer dan gepland wachten op een speciale gebeurtenis. Nu er minder te zien is, moeten we vaker gebruik maken van graphics, maar daar komen we wel uit. Lastiger vond ik op een gegeven moment de zware veiligheidsmaatregelen op het bouwterrein. Begrijpelijk, maar tijdrovend. Daar staat tegenover dat ik het waanzinnig interessant vond om zo’n bouwproject zo intensief te volgen. Ik had voorheen



A2 Actueel is aanwezig bij alle grote mijlpalen, zoals bijvoorbeeld de ‘laatste schep tunnelgrond’ (2014).

niets met de bouw, maar weet nu beter hoe je een tunnel moet bouwen dan een huis.’
 Bart: ‘Wat ik zelf na al die jaren nog steeds heel knap vind, is de gigantische planning en voorbereiding. Dat je ’s ochtends in de bouwkuip kwam en honderd mensen tegelijk zag werken. Die wisten bij aankomst allemaal precies waar ze wat moesten doen. En de materialen daarvoor lagen al klaar. Fascinerend.’
 Nira: ‘Voor mij heeft altijd een grote rol gespeeld dat ik dit als inwoner van Maastricht graag wilde volgen. Grappig is dat ik van tevoren tegen iedereen zei dat ik met mijn claustrofobie nooit en te nimmer in die tunnel zou gaan. Een paar jaar later stond ik op het diepste punt in de bouwkuip. Ik ben door dit project wel een beetje een bekend gezicht geworden in Maastricht. Dat is aan de ene kant leuk omdat daaruit blijkt dat veel mensen de uitzendingen hebben gevolgd. Maar aan de andere kant is het vervelend als mensen, als ik bijvoorbeeld uitga, meteen roepen: waar is je helm? Dat heb ik nu wel vaak genoeg gehoord.’



Bibian Derikx, Ralph Jansen en Patrick Maessen over de aansturing van de Verkeers- en TunnelTechnische Installaties (VTTI)
Werktuigbouwkundig adviseur, technisch manager VTTI en adviseur bediening, besturing en bewaking bij Projectbureau A2 Maastricht

‘Deze tunnel gaat ons overleven’

2016 was een moeilijk jaar voor A2 Maastricht. Het faillissement van Imtech een jaar eerder had het aanbrengen van de Verkeers- en TunnelTechnische Installaties (VTTI) vertraagd. Vervolgens kwamen bij controles onvolkomenheden aan het licht. Er dreigde uitstel van de ingebruikname van de tunnel, omdat er meer tijd nodig was voor het testen van de systemen. Dankzij het goede teamwork en de intensieve betrokkenheid van het projectbureau bij de VTTI werd de klus alsnog op tijd geklaard, zeggen Ralph Jansen, Bibian Derikx en Patrick Maessen.

Ralph, Bibian en Patrick waren vanuit Rijkswaterstaat (RWS) gedetacheerd bij het Projectbureau A2 Maastricht voor het tot stand komen en testen van de installaties, in vaktermen de ‘VTTI’. Dat gebeurde in een team van zo’n twaalf mensen. Ralph leidde het team, Bibian adviseerde over de werktuigbouwkundige installaties zoals ventilatoren en pompen, Patrick ging over de software voor het bedienen, besturen en bewaken van de systemen. Ralph raakte in 2008 bij het project betrokken, tijdens de dialoogrondes met de drie marktpartijen in de aanbestedingsfase. Bibian was er vanaf 2009 bij en deed mee aan het opstellen van de scenarioanalyses aan het begin van de ontwerpfase. Patrick schoof later aan.

Hoofdpijndossier

Alle drie de RWS-ers werkten een aantal jaren fulltime aan A2 Maastricht en dat komt niet vaak voor bij projecten van Rijkswaterstaat. Patrick: ‘RWS hanteerde de eerste jaren van A2 Maastricht de filosofie ‘de markt, tenzij’. Marktpartijen deden het werk en RWS bleef op afstand. Bij A2 Maastricht hebben we juist

Meer dan vijftig verschillende systemen voor o.a. verlichting, hulppostkasten, luidsprekers en vluchtdeuren zijn uitvoerig getest voordat de tunnel in gebruik is genomen (2016).

Ruim 800 km kabel is in de tunnel aangelegd (2015).



dichter op het project gezeten. We hebben hier met de voeten in de klei gestaan en Avenue2 geholpen bij bijvoorbeeld de uitvoering van de testen. Als je daarmee samen 's nachts bezig bent, krijg je vanzelf wederzijds respect en een teamgeest.' De nauwe betrokkenheid van Rijkswaterstaat bij A2 Maastricht had een reden, vertelt Ralph. 'Toen we in 2010 begonnen met het ontwerp van de VTTI was er nog geen duidelijke wetgeving voor tunnels in Nederland. Tunnels waren een beetje een hoofdpijn-dossier voor Rijkswaterstaat. Er werd al wel gewerkt aan de landelijke Tunnelstandaard en A2 Maastricht was daarbij één van de drie pilots. De standaard is er halverwege het project gekomen. Maar toen wij begonnen, was er dus nog niet veel. In de aanbesteding waren aan de marktpartijen voor de VTTI slechts globale eisen gesteld. Wij vroegen hen tijdens de dialoogronde of ze op basis daarvan wisten wat ze moesten doen. Omdat we niet het idee kregen dat dat zo was, is het budget voor de VTTI uit het totale budget gehouden en hebben we besloten de installaties samen te gaan ontwerpen, met de aannemer aan het stuur en wij in een intensieve ondersteunende rol.'

Invoering Tunnelstandaard

De scenarioanalyses, waaraan Bibian werkte, speelden een belangrijke rol in het precieze ontwerp van de VTTI. 'Dan ga je bijvoorbeeld kijken wat er gebeurt bij een ongeval, bommelding, brand of verkeersopstopping elders in de stad', vertelt ze. 'Hoe zijn bijvoorbeeld de aanrijroutes van de hulpdiensten en welke gevolgen heeft dat voor de waarschuwingslichten en slagbomen van de afsluitinstallaties en de bediening daarvan in de verkeerscentrale van Rijkswaterstaat in Helmond? In juli 2013 zijn veel installatietechnische voorzieningen in de landelijke Tunnel-

standaard opgenomen. Dan nog bleven er zaken die specifiek zijn aan de situatie bij A2 Maastricht. Bijzonder aan deze tunnel is dat hij niet in een weiland ligt, maar in bestaand stedelijk gebied. Wat op het omliggend wegennet gebeurt, heeft gevolgen voor hoe je de tunnelinstallaties inricht. Als bijvoorbeeld in Randwyck op de Oeslingerbaan het verkeer stilstaat, leidt dat tot langzamer rijdend verkeer in de tunnel en in het ergste geval tot een file. En een file in de tunnel wil je voorkomen. Want bij een brand gaan de ventilatoren in de rijrichting blazen en als dan achter in de file brand ontstaat, komen mensen in de rook te staan. Om de kans op een dergelijke scenario te verkleinen, moet het systeem de toegang tot de tunnel kunnen doseren. Verder is dit ook de reden waarom de vluchtroute in het onderste middentunnelkanaal ligt, tussen de linker- en rechterbuis.' De invoering van de Tunnelstandaard maakte het noodzakelijk het ontwerpproces van de VTTI even stop te zetten, om te zien of er zaken moesten worden aangepast. Door de goede samenwerking tussen de VTTI-teams van het projectbureau en Avenue2 en de afzondering van het VTTI-budget leidde dat niet tot juridische problemen of zware contractuele besprekingen. Het was meteen duidelijk waar de standaard tot aanpassingen moest leiden. Daarvoor trok Rijkswaterstaat extra geld uit.

Extra testen

De moeilijkste tijd voor het VTTI-team kwam in 2016, na het faillissement van Imtech en ontdekken van onvolkomenheden in de systemen, al bracht het wegvallen van Imtech volgens Ralph ook iets goeds. 'Er was met het bouwconsortium van twee partijen en de inschakeling van Imtech voor de VTTI een driekoppige installatiecombinatie ontstaan. De drie partijen verdeelden het



uitvoerende werk over de eigen werkmaatschappijen, waardoor er soms afstemmingsproblemen ontstonden. Na het faillissement van Imtech heeft Gerard Sanderink (zie het interview elders in dit boek – red.) de aansturing naar zich toetrokken en dat was voor de voortgang van het project heel goed.' Nog lastiger vond Ralph het feit dat bij een controle de systemen niet foutloos bleken te werken. Hij kwam er achter toen hij een keer met Louis Prompers door de tunnel liep. 'Ik wilde weten wat de persoon bij de bediening achter de computer op zijn scherm zag als ik een vluchtdeur open deed of een brandblusser uit een hulppostkast haalde. Bleken daar verschillen in te bestaan. Volgens de computer had ik niet deur 5, maar deur 6 geopend. En ik had geen brandblusser gepakt, maar de intercom gebruikt. Naar aanleiding daarvan hebben wij het testmanagement deels overgenomen en extra testen ingevoerd.' Uit de testen bleek dat de problemen niet in de software lagen en dat was een opluchting voor Patrick. 'Software is ongrijpbaar en onzichtbaar, en wordt daardoor makkelijk en snel als de bron van problemen gezien. Dat raakte me ook hier weer, maar gelukkig lag de oorzaak elders.' Ralph: 'Al die installaties zijn met kilometers lange bossen kabels met klemmetjes aan elkaar en de computers verbonden. Daar is gedurende een tijd door verschillende partijen aan gewerkt en dan gaat er wel eens wat mis. Juist de integratie van alle systemen maakt een tunnel complex.'

Deadline toch gehaald

Door de extra testfasen kwam in 2016 het bericht dat de ingebruikname van de tunnel mogelijk moest worden uitgesteld. 'Het was prettig dat de directies die ruimte hebben geboden', aldus Ralph. Minder prettig was dat mede door het dreigende uitstel de druk

op het VTTI-team en ook het RTO-team (zie het interview elders in dit boek – red.) op het laatst sterk toenam. Patrick vertelt dat in de laatste weken haast dag en nacht werd getest om alle installaties en systemen op tijd gereed te hebben. 'Waarbij het nog lastig was om in bestaand stedelijk gebied te werken. Je kunt niet 's nachts oefeningen houden met ronkende ventilatoren en audio-installaties.' Uiteindelijk lukte het toch om op tijd de *Site Integration Test* (SIT) te doen, ook al was dat tot twee weken voor de deadline nog onzeker. De SIT is essentieel om voor de ingebruikname van de tunnel een openstellingsvergunning te krijgen. Hierin oefenen alle organisaties samen om te kijken of bij een calamiteit alle systemen in hun onderlinge samenhang goed functioneren. Dat de deadline werd gehaald, schrijven de drie RWS-ers toe aan het goede teamwork met de aannemer en de intensieve betrokkenheid van de opdrachtgever bij de VTTI. Ralph: 'Je moet het samen doen, niet zeggen: aannemer, bekijk het maar! Daarbij stond altijd de kwaliteit centraal. Liever een paar weken later open dan dat niet alles goed functioneerde.' 'Want dan ben je wel op tijd open, maar moet de tunnel daarna regelmatig dicht voor het wegwerken van restpuntjes', voegt Patrick toe. 'Dat centraal stellen van de kwaliteit vond ik in dit project een verademing', aldus Bibian. 'Ik vond het dan ook lastig om van A2 Maastricht afscheid te nemen.'

Ankerpunt

Al met al kijken Bibian, Ralph en Patrick met trots terug op A2 Maastricht. 'Je bent met iets tastbaars bezig, met een team in een proces dat veel flexibiliteit en creativiteit vraagt en oproept. Met als eindresultaat een ankerpunt in Nederland waaraan je hebt meegewerkt en dat jou gaat overleven. En dat je ook nog eens regelmatig passeert als je voor je vakantie in Frankrijk naar het zuiden rijdt.' Patrick voegt toe dat Limburg, en hijzelf misschien ook een beetje, met de goed functionerende A2-tunnel heeft afgerekend met het trauma van de A73. 'Dat was lang niet zo'n rampproject als de publieke opinie ervan maakte, maar op feestjes bij mijn familie in Rothen en Guttecoven hier in de buurt ging het er steeds over. Werk jij mee aan de A2? We moeten nog maar eens zien of dat goed gaat. Ja dus! Nu vinden ze het een hele mooie tunnel en zeggen ze met trots dat Patrick daar aan heeft meegewerkt.'



‘We hebben de tunnel met stomend en kokend water open gekregen’

Het terugtrekken van Imtech als uitvoerder van de Verkeers- en TunnelTechnische Installaties (VTI) zorgde bij A2 Maastricht voor een onvoorziene vertraging in de voortgang van de werkzaamheden. Strukton nam het werk over en klaarde de klus. De druk was volgens Henk Janse en Wim Toonen echter hoog. Vlak voor het in bedrijf stellen van de verlichting in de tunnel werkten maar liefst vierhonderd mensen aan de VTI. Ook daarna ging de druk niet meer van de ketel. Zo kreeg Avenue2 de tunnel toch op tijd met, zoals Henk het uitdrukt, ‘stomend en kokend water’ open.

Welkom in de wereld van de ‘LFV’ en ‘VTI’. LFV staat voor Logische Functie Vervullers: 52 systemen die binnen de tunnel van A2 Maastricht allemaal een eigen functie hebben. De meeste zijn nodig voor het dagelijks gebruik, zoals de verlichting, de pompinstallaties om regenwater af te voeren, de detectielussen in het

asfalt om langzaam rijdende en stilstaande auto's te signaleren, de camera's om het verkeer in de gaten te houden, het netwerk (met de 'stralende coax') dat signalen afgeeft voor de radio en smart-phone en de klimaatinstallaties van de twee dienstengebouwen ten noorden en zuiden van de tunnel. Daarnaast zijn er systemen die werken bij onverwachte gebeurtenissen, zoals een calamiteit. Als in de tunnel brand uitbreekt, gaan de ventilatoren extra draaien om de rook weg te blazen. Datzelfde gebeurt als de 'snuffelaars' (luchtkwaliteitsmeters) een verminderde luchtkwaliteit signaleren. Verder zijn er nog blussystemen, een omroepsysteem om de weg-gebruikers bij een calamiteit instructies te geven en matrixborden om hen te informeren over bijvoorbeeld afwijkende maximale snelheden.

Aan de 'LFV' zijn de 'VTTI' verbonden, installaties die haast allemaal wel ergens met een stroomkabeltje op het energienet zijn aangesloten. Het aantal installaties in de A2-tunnel is indrukwekkend. Zo zijn er onder meer 1.499 lichtpunten, 66 ventilatoren, ruim 1.800 detectielussen, 217 camera's, 36 snuffelaars, 1.157 pictogrammen met looprichting voor mensen die de tunnel uit vluchten, 288 geluids-bakens, 392 brandmeldinstallaties en 355 hulppostkasten (de 182 kleine kasten bevatten een noodtelefoon en brandblusser, de 173 grote hebben ook een aansluiting voor een brandslang).

Vrachtwagen vol papier

Geen wonder dat Henk Janse en Wim Toonen het aanbrengen van alle installaties bij A2 Maastricht een grootse en complexe opgave noemen. 'Mensen die door een tunnel rijden, realiseren zich dat niet. Ze denken: er brandt een lamp en klaar. Maar als iemand in de tunnel een hulppostkast opentrekt, gaan er vijf systemen draaien. Dat gebeurt ook als iemand te langzaam rijdt. Zie dat allemaal maar eens op de juiste plaats te krijgen en met elkaar te laten draaien. Daarvoor ligt er ruim 800 kilometer aan kabels in de tunnel.'

Wim werkte tussen mei 2011 en april 2016 aan A2 Maastricht. Hij was bij de start medewerker van Imtech, het bedrijf dat in de tunnel de VTTI zou aanleggen. Eerst was hij als uitvoerder betrokken bij het ontmantelen, verplaatsen en opnieuw aanleggen van kabels, leidingen en installaties bij regelmatig wisselende verkeers-situaties bij onder meer kruispunt Geusselt. Later zag hij toe op de juiste aanleg en kwaliteit van de systemen in de tunnel. Henk raakte bij A2 Maastricht betrokken toen in 2014 duidelijk werd dat Imtech zich wegens financiële problemen uit het project moest terugtrekken en Strukton de VTTI zou overnemen. 'Ik werkte net drie weken bij Strukton en werd spoorsslags overgeplaatst naar A2 Maastricht om voor Avenue2 de VTTI als manager realisatie aan te sturen. Het was mijn eerste tunnel. Ik ben afkomstig uit de utiliteitsbouw en zou bij Strukton eerst gaan werken aan de nieuwbouw van een kantoor.'

Het terugtrekken van Imtech zorgde voor de nodige vertraging, aldus Henk. 'We zaten in Breda en kregen een vrachtwagen vol papier met de ontwerpen van de VTTI over de schutting gegooid. Ik heb vijftien engineers bij elkaar gezet en we zijn drie weken bezig geweest om alles op een rij te krijgen. Het kwam er in feite op neer dat we het ontwerp voor een deel opnieuw moesten

doen. Toen dat eenmaal gebeurd was, hebben we in februari 2015 de eerste voedingskabels getrokken. Dat de tunnel vervolgens op 16 december 2016 in gebruik is genomen, vind ik nog steeds een enorme prestatie.'

Mierenhoop

Henk en Wim zagen er tijdens de aanleg van de VTTI op toe dat datgene wat de engineers op papier zetten ook in de praktijk kon worden aangebracht. Het is namelijk niet vanzelfsprekend dat dit altijd even makkelijk gebeurt, maakt Henk duidelijk. 'Tussen de twee tunnelbuizen loopt op beide niveaus een middentunnel-kanaal. De onderste is bedoeld als vluchtweg, de bovenste dient als technische ruimte. Hier lopen alle kabels doorheen en hangen de stroom- en computerkasten. De engineers, die vanuit Breda werkten, hadden een computerkast van vier meter breed ontworpen. Maar hoe krijg je die in het bovenste tunnelkanaal? Daar hebben we dus meerdere kleinere kasten van laten maken.' Van de vele kabels in het bovenste middentunnelkanaal lopen er enkele door het hele kanaal, zoals de 1,8 kilometer lange kabels voor de stroomvoorziening. Het was een huzarenstukje om ze door het kanaal te trekken, aldus Henk. 'Dat moest op een speciale manier gebeuren om te voorkomen dat de kabel zou breken. Daarbij moesten we ook nog flauwe bochten om en rekening houden met uitzetting van het beton in de zomer. Dat bleek over de lengte van de tunnel een meter uit te maken. De kabelgoten zijn 25 meter lang; daartussen zit enige ruimte. In die ruimte hebben we de kabel in een kleine lus gelegd zodat hij bij het uitzetten van het beton recht wordt getrokken.'

Ook het al dan niet tijdelijk verplaatsen van een kruispunt was steeds een huzarenstukje, vertelt Wim. 'Dat moest altijd in een weekend gebeuren. Stroom van de leidingen halen, portalen weg-halen en alles even verder weer opbouwen. In zo'n weekend kon er rustig een mierenhoop van honderd mensen aan zo'n kruispunt werken.'

Niet achteraf, maar tussentijds

De opgelopen vertraging in de ontwerpfase werkte gedurende de hele aanleg van de VTTI door, aldus Henk. 'Afspraak was dat de verlichting in de tunnel met Kerstmis 2015 zou functioneren. Dat is gelukt, maar daarvoor hadden we hier op het eind wel zo'n 400 mensen rondlopen.' Ook tijdens de testfase in 2016 werkten de gevolgen van de vertraging nog door. De problemen die in dit boek door Ralph Jansen, Bibian Derikx en Patrick Maessen worden aangestipt, worden door Henk ruiterlijk erkend. 'Alle installaties moesten via de software samenwerken met elkaar. Strukton maakte de hoofdsoftware, terwijl de software voor sommige systemen afkomstig was van onderaannemers. Ik heb eens om half vier 's nachts gebeld naar de Verenigde Staten met de leverancier van bepaalde software. De specialist zat op een congres en ik heb hem daar uit gehaald. Hij startte zijn laptop en herstelde vanuit Amerika de fout zodat wij verder konden. Geweldig vond ik dat. Verder merkten we op een gegeven moment dat in sommige systemen bepaalde signalen niet door kwamen. Bleek dat mensen van een



Wim Toonen inspecteert een luchtventilator (2016).

onderaannemer, omdat ze ruzie hadden met hun baas, enkele kabels hadden doorgeknipt. Ook werd er wel eens per ongeluk een spijker door een kabel gejaagd of een verkeerde schakeling gemaakt. Daaraan kon je zien dat de druk hoog was. Niet te hoog overigens; het is ook gewoon nodig de druk op de ketel te houden.' Dat de klus toch op tijd werd geklaard, komt voor een belangrijk deel omdat de werkzaamheden niet achteraf maar steeds tussen-tijds werden gecontroleerd. 'Nadat bijvoorbeeld delen van installaties waren aangelegd, controleerde ik of dat was gebeurd volgens de regelgeving', vertelt Wim. 'Als dat niet zo was, werd het aangepast. Daarna haalde ik de mensen van Rijkswaterstaat er bij om het te keuren. Het was daarom prettig dat zij zo intensief bij dit werk betrokken waren. Bij moeilijke oplossingen maakte ik vaak eerst proefopstellingen die ik voorlegde aan Rijkswaterstaat. Als het werd goedgekeurd, nam ik een foto die ik liet zien aan de mensen die het gingen aanleggen. Zo konden we steeds verder.'

Kippenvel

Gevraagd naar waar hun technische hart het meest van opbloei-de, noemt Wim de bossen met kabels in het middentunnelkanaal. 'Ik vond het altijd een prachtig gezicht als die mooi strak in de

kabelgoten lagen. Ook kan ik me nog een proefopstelling herin-neren van een deurpost met allemaal leidingbuisjes eromheen. Alles precies in de juiste richting met de juiste bochtjes; ik kreeg er kippenvel van.' Henk denkt vooral terug aan de eerste mijlpaal van Kerstmis 2015. 'Toen was er letterlijk licht in de tunnel. Daarnaast vond ik het leuk om onderdeel te zijn van het team dat dit project tot stand heeft gebracht. Het kostte me wel veel energie en mijn sociale leven. Ik zat hier gedurende mijn A2-periode de hele week in een hotel. Het thuisfront was daar niet gelukkig mee, maar ik heb er desondanks nooit spijt van gehad om aan dit fantastische project te hebben meegewerkt. Ook na de ingebruikname heb ik met veel plezier de onderhoudsgroep begeleid, de restpunten afgewerkt en de aanleg van de Groene Loper opgezet.' Ook Wim zegt met veel liefde en plezier aan A2 Maastricht te heb-ben gewerkt. 'Nadat ik hier was gestopt, heb ik eerst zes weken vakantie genomen. Toen ik daarna weer begon, viel ik in een zwart gat. Ik miste de uitdaging van dit project waaraan ik vijf jaar heb gewerkt. Inmiddels ben ik daar overheen en heb ik in mijn huidige werk weer een mooie nieuwe uitdaging gevonden.'



Marcel Eussen en Léon Houben over de betrokkenheid van de brandweer bij A2 Maastricht

Projectleider en Sectorhoofd basiszorg bij Brandweer Zuid-Limburg

‘We gingen elkaar steeds beter begrijpen’

De Brandweer Zuid-Limburg is vanaf het begin intensief betrokken geweest bij A2 Maastricht en stelde zich daarbij al snel constructief op. Terwijl Rijkswaterstaat en de brandweer op landelijk niveau discussieerden over de veiligheidsvoorzieningen in tunnels, volgde Brandweer Zuid-Limburg een eigen weg. ‘Begrip krijgen voor elkaar en samenwerken leek ons zinvoller dan vechten’, zeggen Léon Houben en Marcel Eussen van de brandweer. Zo ontstond een organisatie die klaar is om bij een tunnelbrand al na vijf minuten aan het werk te gaan.

De betrokkenheid van de brandweer bij de bouw van een tunnel komt voort uit twee zaken. Ten eerste neemt de brandweer als onderdeel van de Veiligheidsregio deel aan de scenarioanalyses in de ontwerpfase. Daarin wordt geanalyseerd welke veiligheidsrisico's er zijn in de tunnel en welke maatregelen in het tunnelontwerp kunnen worden genomen om die te verminderen of weg te nemen. Ten tweede is de brandweer onafhankelijk adviseur van het college van B en W. Ze speelt een belangrijke rol bij de beslissing van de gemeente over de openstellingsvergunning voor de tunnel. Buiten deze formele rol aan het begin en eind van de tunnelaanleg raakte de brandweer bij A2 Maastricht ook tussentijds intensief bij het project betrokken. Dit had veel te maken met de uitgangspositie



De brandweer traint ook bij de International Fire Academy (IFA) in Zwitserland (2016).

bij de start. Rijkswaterstaat en Brandweer Nederland waren toen, zoals Léon Houben en Marcel Eussen het formuleren, op het gebied van veiligheid eerder tegenstanders dan medestanders.

Waarom tegenstanders?

Léon: ‘Toentertijd speelden er hevige discussies rond de veiligheidsvoorziening in tunnels, met name over het opnemen in tunnels van een sprinklerinstallatie. Rijkswaterstaat wilde dat niet omdat ze het onderhoud van zo’n systeem te duur vindt. Toen wij in 2009 betrokken raakten bij A2 Maastricht, werden wij benaderd door collega’s uit den lande met de boodschap dat er met Rijkswaterstaat moeilijk viel samen te werken en dat wij stelling moesten nemen. We kwamen er al snel achter dat we beter een andere weg konden kiezen.’ Marcel: ‘Een belangrijke rol daarin speelde een gezamenlijke studiereis in januari 2011 met vertegenwoordigers van het Projectbureau A2 Maastricht, de aannemer en Rijkswaterstaat naar de Mont Blanc-tunnel. We leerden elkaar persoonlijk kennen en er ontstond wederzijds vertrouwen. Ik kan me herinneren dat Louis Prompers na afloop zei dat hij nu begreep waar wij het steeds over hadden: dat je bijvoorbeeld een brandende vrachtwagen in een tunnel niet van bovenaf kunt blussen. Zo begonnen we elkaar te begrijpen. Daarnaast hebben we veel gelachen met elkaar. Die studiereis was een gouden zet.’

Léon: ‘We hebben daarna geconcludeerd dat we moesten gaan samenwerken. We wilden niet jaren met elkaar vechten en eventueel verzanden in juridische procedures. We hebben capaciteit vrijgemaakt en veel energie gestoken in de opbouw van kennis. Door oog te hebben voor elkaars belangen gingen we op zoek naar oplossingen die zowel de veiligheid als de voortgang van dit specifieke project dienden. Dat is een kwestie van geven en nemen, zonder de eigen verantwoordelijkheid uit het oog te verliezen.’

Tot welke oplossingen heeft dat geleid?

Léon: ‘De belangrijkste is de komst van een tweede brandweerkazerne in Maastricht. Wij hadden vooraf grote zorgen over de mate waarin wij met name tijdens de tunnelbouw nog het oosten van Maastricht konden bedienen. Al snel werden we het daarom eens over de noodzaak om naast de brandweerkazerne in Maastricht-Noord tijdelijk een tweede uitruklocatie te maken bij de zuidelijke tunnelmond.’ Marcel: ‘Vervolgens werd duidelijk dat er in de nieuwe tunnelwetgeving, die juli 2013 is vastgesteld, geen verplichting zou komen voor een sprinklerinstallatie. In plaats van dat als nederlaag te beschouwen en dwars te liggen, gingen we samen op zoek naar een projectspecifieke oplossing die daar uit veiligheidsoogpunt het dichtst bij lag. Dat was een situatie waarin we van beide

kanten in vijf minuten in de tunnel konden komen. De tijdelijke uitruklocatie werd daarmee een definitieve tweede brandweerkazerne. Om ook tijdens de bouw de veiligheid te kunnen garanderen, is die in een recordtempo gebouwd. In september 2011 viel het besluit, op 12 december 2012 werd hij opgeleverd, binnen anderhalf jaar. Normaal zijn daar vijf of zes jaar voor nodig.’ Léon: ‘Ook daar zag je de kracht van samenwerking. Leo Kuepers (namens Rijkswaterstaat projectmanager bij A2 Maastricht – red.) en ik gaven elkaar een hand. Jij gaat de kazerne bij de brandweer regelen, ik regel de rest. En dat gebeurde vervolgens. Zo hebben we continu gewerkt.’ Marcel: ‘Ik kan me nog herinneren dat het hoofd bestuurszaken binnen onze brandweerorganisatie aan me vroeg: waar zijn de stukken voor de nieuwe kazerne? Welke stukken? De stukken die we regulier bij de bouw van een kazerne krijgen. Die heb ik niet. Huh... dat kan niet! Jawel dus, er was geen papier, maar intussen hadden we wel een kazerne.’ Léon: ‘Maar pas op hè, van een cowboyactie was geen sprake. Alles gebeurde transparant. We luisterden goed naar elkaar en bekeken wat nodig was. Alles wat we deden, konden we goed uitleggen.’

De tweede brandweerkazerne was de belangrijkste oplossing voor de specifieke situatie bij A2 Maastricht. Welke andere oplossingen zijn er genomen?

Léon: ‘Wij hebben sterk ingezet op een goede organisatie van de bestrijding van calamiteiten in de tunnel. De brandweer kan het meeste betekenen als ze bij een brand snel in de tunnel is en meteen effectief optreedt. Om dat te kunnen waarmaken, moeten zowel de mensen in de verkeerscentrale als wij weten hoe op dat moment te handelen. Daarvoor hebben we een uitgebreid oefenprogramma opgezet (zie ook het interview met het RTO-team – red.). De brandweer heeft vóór de eindoefening twaalf grote oefeningen gehouden in de tunnel. Ik durf te stellen dat geen enkele andere brandweerorganisatie in Nederland zo vroeg is begonnen met het investeren in de vakbekwaamheid van mensen die kunnen worden opgeroepen bij een tunnelbrand. Vanaf 2010 heb ik voor de organisatie hiervan continu vier fte’s ingezet.’ Marcel: ‘In totaal hebben we meer dan 200 brandweermensen opgeleid, onder meer ook via de oefeningen in de International Fire Academy in Zwitserland. Voor ons zijn tunnels unieke bouwwerken. Voor Zwitsers zijn ze heel normaal. Zij hebben helaas al de nodige ervaring opgedaan met tunnelbranden en weten wat daar mis kan gaan.’

Wat kan er mis gaan? Wat maakt een tunnelbrand zo specifiek?

Marcel: ‘Er is sprake van een enorme rookontwikkeling en het wordt snel ontzettend heet in een tunnel. Verder kun je dus niet van bovenaf blussen. Maar de grootste risicofactor is het menselijk gedrag. Op de studiereis naar de Mont Blanc-tunnel zagen we op filmpjes dat mensen bij een brand waren overleden omdat ze te laat de auto hadden verlaten, in de paniek de vluchtdeuren hadden gemist of niet wisten dat de vluchtdeur een schuifdeur is

die je niet kunt opentrekken maar moet openschuiven. Het zou daarom helpen als mensen in hun theorie-examen voor het rijbewijs ook iets leerden over hoe te handelen bij een tunnelbrand.’

Wat hebben jullie verder nog geleerd van de Zwitsers?

Marcel: ‘Dat je handige hulpmiddelen kunt inzetten, zoals blindegeleidestokken. Bij een tunnelbrand zie je door de rook vrijwel niets. De Zwitsers redeneerden: wie kan daar het best mee omgaan? Dat zijn blinden. Met blindegeleidestokken vergroot je de reikwijdte van je arm en kun je voelen met welk materiaal je te maken hebt: beton, hout of een lichaam. Mijn collega’s vonden het wel raar toen ik er mee op bureau kwam. Het had niet veel gescheeld of ik had de dag erna een blindegeleidehond gekregen! Verder hebben wij in Zwitserland leren werken met *flairs*. Dat zijn schijven met verlichting in verschillende kleuren die je op de grond legt. Daar is de rookontwikkeling namelijk het minst. Een blauwe schijf geeft aan waar je water kunt aansluiten, rood verwijst naar een in- of uitgang, geel markeert iets bijzonders zoals een slachtoffer. Zo kun je elkaar tijdens een brand de weg wijzen en wordt het ook voor de brandweermensen veiliger. Uiteindelijk staat dat namelijk voorop. Als het voor de brandweer niet veilig is, kun je ook voor slachtoffers niets betekenen.’

Is de brandweer nu op alle calamiteiten voorbereid?

Léon: ‘In elk geval tegen alle denkbare calamiteiten. Maar er blijven altijd scenario’s die je van tevoren niet kunt inschatten. Ik kan hier gaan fantaseren dat een vrachtwagen met LPG de tunnel inrijdt met vlak daarachter een terrorist die er een mortier op afvuurt. Dan kunnen wij niet veel betekenen. Maar dat is geen aannemelijk scenario waarop je je kunt voorbereiden. Een absolute garantie op veiligheid bestaat daarmee niet, maar dat is buiten een tunnel niet anders.’ Marcel: ‘Los daarvan kan er altijd iets gebeuren waarbij alles wat mis kan gaan ook daadwerkelijk mis gaat. Zoals de Zwitsers dat zo mooi formuleren: *‘wenn es schief läuft, hat Murphy immer eine Hand darin.’*

Het project en jullie rol daarin zijn klaar. Hoe kijken jullie daarop terug?

Marcel: ‘Ik ben serieus naar Léon toegestapt en heb gevraagd om een andere functie. Inmiddels ben ik daar gelukkig overheen. Dit project is jarenlang een groot deel van mijn leven geweest. De positieve energie die er in zat, mis ik enorm. Ik merk aan meer mensen dat ze na afloop van A2 Maastricht met een loden gevoel naar het keurslijf van hun eigen organisatie terug gingen.’ Léon: ‘In veel organisaties wordt toch vooral in problemen gedacht, met allemaal moeilijke stukken op veel papier. Ik weet door dit project dat het ook anders kan. Verder voel ik trots iedere keer als ik door deze tunnel rijd. Duizenden mensen hebben er aan gewerkt, en daar zit ook een stukje van mij bij.’



Ivo Kuijf, Ruud Wieringa, Hans Godding en Joyce Vreede over het gereedmaken van de tunnel voor ingebruikname
Leden van het Ready to Operate-team

‘We voelden de hete adem van de ingebruikname in onze nek’

Bij het veilig gebruik van een verkeerstunnel zijn veel mensen uit veel organisaties betrokken, van de verkeersleiders in de verkeerscentrale tot de mensen in de meldkamer, van de aannemer die het wegonderhoud doet tot de hulpverleningsdiensten en gemeentelijke verkeersambtenaren. Al die mensen moeten weten wat te doen bij incidenten, storingen, calamiteiten of andere afwijkingen van de normale situatie. Bij A2 Maastricht werd dit voorbereid door het *Ready to Operate* (RTO)-team. Hierin werkten Avenue2, Rijkswaterstaat, Projectbureau A2 Maastricht en Veiligheidsregio intensief samen aan onder meer het opleiden van 850 mensen. Een unieke aanpak waarop de vier leden van het team met veel voldoening terugkijken.

De ingebruikname van een verkeerstunnel gebeurt volgens een vaste procedure. De gemeente moet hiervoor een openstellingsvergunning verlenen. Daarvoor toetst ze het tunnelontwerp aan



De beelden in de verkeerscentrale en de meldkamer zijn ook zichtbaar in de brandweerauto (2016).



Het vergt veel coördinatie en flexibiliteit van het RTO-team om de opleidingen en oefeningen in de tunnelbuizen in de juiste volgorde uit te voeren (2016).

het Bouwbesluit en de landelijke wetgeving voor tunnels, de Tunnelstandaard. De veiligheidsbeambte, een door de tunnel-beheerder (bij A2 Maastricht is dat Rijkswaterstaat) aangestelde onafhankelijke adviseur, speelt hierbij een grote rol. Hij of zij beoordeelt of alle veiligheidsvoorzieningen aanwezig zijn, of deze functioneren en of de organisatie klaar is voor de exploitatie van de tunnel. Het veiligheidsbeheerplan, dat wordt opgesteld door de tunnelbeheerder en waarborgt dat de tunnel veilig kan worden gebruikt, is hiervoor een belangrijke bron van documentatie. Het omvat onder andere een instandhoudingsplan, verkeers-managementplan, calamiteitenbestrijdingsplan en opleidingsplan. De bij het gebruik van de tunnel betrokken organisaties worden op basis van het veiligheidsbeheerplan opgeleid en gaan daar al vóór de opening mee oefenen. Het is een onmisbare stap in de voorbereiding van een ingebruikname, die echter pas kan plaatsvinden nadat alle systemen in de tunnel zijn geïnstalleerd en getest. Het oefenen is daarmee de laatste fase vóór een tunnel open gaat.

Complexe tunnel

Bij A2 Maastricht zijn de bij het tunnelgebruik betrokken organisaties al lang vóór de ingebruikname gaan samenwerken in het *Ready to Operate* (RTO)-team. De start was op 6 november 2013, vertelt Joyce Vreede, lid van het team namens Rijkswaterstaat. ‘Bij de A73-tunnels hadden we geleerd dat we te laat met de voorbereidingen waren begonnen. Daarom hebben we hier al vroeg bekeken hoe we samen konden toewerken naar de opening. Je kijkt dan in een team hoe je de Tunnelstandaard vertaalt in een specifiek op A2 Maastricht toegesneden veiligheidsbeheerplan en opleidingsplan. Wie moeten we opleiden, wat moeten deze mensen leren en hoe gaan we dat wanneer organiseren?’ De op te leiden groep mensen was groot en gevarieerd. ‘Er zijn

veel organisaties betrokken bij het dagelijks gebruik van een tunnel’, aldus Ivo Kuijf, teamlid namens aannemer Avenue2. ‘Bij A2 Maastricht is afgesproken dat Avenue2 de eerste zeven jaar na de ingebruikname de tunnels blijft onderhouden. Je moet dan procedures opstellen en mensen opleiden om het preventief en herstel-onderhoud op een veilige manier te verrichten, met afspraken met de gemeente over bijvoorbeeld omleidingsroutes als tunnelbuizen voor onderhoud dicht moeten. Daarnaast moeten de mensen worden opgeleid die vanuit de verkeerscentrale in Helmond de tunnel bewaken en de ruim 200 camera’s bedienen. Dan heb je nog de vertegenwoordigers van de hulpverleningsdiensten van de ambulance, brandweer, politie en meldkamer, zodat zij weten hoe ze moeten handelen bij calamiteiten.’ ‘Maar je moet ook denken aan mensen hoger in de organisaties van Rijkswaterstaat of de gemeente’, voegt Joyce toe, ‘want bij grote calamiteiten worden zij altijd betrokken en moeten ze weten hoe het bij A2 Maastricht werkt. Zo hebben we in totaal zo’n 850 mensen opgeleid: een kleine 200 bij Rijkswaterstaat, zo’n 500 bij de hulpverlenende diensten en de rest verspreid over de aannemer en gemeente. Nu de tunnel eenmaal in gebruik is, is er een programma vastgesteld om de opgedane kennis bij te houden en te borgen in de organisaties.’

Niet vijftien, maar vijf minuten aanrijtijd

De vroege samenwerking in het RTO-team had grote voordelen. Ruud Wieringa zat namens Projectbureau A2 Maastricht in het team. ‘Veel techniek is vastgelegd in de Tunnelstandaard, maar er zijn ook zaken die je kunt aanpassen aan de specifieke omstandigheden bij A2 Maastricht. Deze tunnel is complex, met twee lagen, in een dichtbebouwde stedelijke omgeving en een ingewikkelde benaming van de wegen die door de tunnel lopen. Als je al vroeg kunt nadenken over wat dat betekent voor het gebruik van de tunnelsystemen en -installaties, kun je in het ontwerp en de

inrichting daarvan nog zaken optimaliseren. Daarnaast kun je dan ruim aandacht geven aan het integraal testen van de techniek en het gebruik van de tunnel door zo realistisch mogelijke praktijk-scenario’s na te spelen.’ ‘En omdat we zo vroeg samenwerkten, konden we een ander veiligheidsconcept toepassen, voegt Hans Godding toe. Hans zat namens de Veiligheidsregio (waarin de politie, brandweer, ambulance en gemeente samenwerken) in het RTO-team. ‘Elke calamiteit in een tunnel begint klein en kan betrekkelijk klein blijven als je er snel bij bent. De wet schrijft een aanrijtijd voor van maximaal vijftien minuten. Omdat deze tunnel toegankelijk is voor vrachtwagens met alle soorten gevaarlijke stoffen, hebben we hier gekozen voor een veiligheidsconcept waarbij de brandweer bij een calamiteit binnen vijf minuten in de tunnel is. Dat is mogelijk omdat vlak bij beide tunnelmonden een brandweerkazerne ligt. Maar daar moet je wel je opleidingsprogramma op inrichten, zodat iedereen precies weet wat er moet gebeuren om de brandweer inderdaad binnen vijf minuten ter plekke te krijgen. De kortere aanrijtijd maakt de tunnel overigens niet per se veiliger, maar zorgt er wel voor dat we bij een calamiteit sneller kunnen ingrijpen.’ ‘Daar komt bij dat de tunnel meer vluchtdeuren heeft dan voorgeschreven in de tunnelwetgeving’, voegt Ivo toe. ‘Ze zitten hier niet om 250, maar om 96 meter.’ ‘Anders en nieuw is verder dat de beelden die de verkeersleider in de verkeerscentrale ziet, zijn gekoppeld aan de meldkamer en de brandweerauto’, aldus Hans. ‘De bevelvoerder in de brandweerauto ziet dus hetzelfde als de mensen in de verkeerscentrale en de meldkamer. Dat maakt de communicatie bij calamiteiten veel eenvoudiger. Dan weet je bijvoorbeeld dat je het over dezelfde vrachtwagen hebt. Ook dat is mogelijk geworden door onze vroegtijdige samenwerking.’

Waar ben je in de tunnel?

Grootste obstakel voor het RTO-team was dat het testen van de installaties en systeem in de A2-tunnels meer tijd vroeg dan gepland. Daardoor kon het RTO-team pas later beginnen met opleiden. ‘Het vroeg om veel coördinatie en flexibiliteit om de opleidingen en oefeningen toch in de juiste volgorde te kunnen uitvoeren’, aldus Ruud. Hans: ‘Dat kwam ook omdat veel betrokken mensen van de verkeerscentrale en de hulpdiensten in roosterdienst werken. We hebben sommige oefeningen vijf keer moeten uitstellen. Krijg mensen daarna maar weer eens opnieuw bij elkaar.’ ‘En naarmate de datum van ingebruikname naderde, wilde iedereen nog wat doen in de tunnel. De een om nog wat restpunten weg te werken, de ander om het laatste asfalteringswerk te doen’, vertelt Ivo. ‘Dan wordt het steeds lastiger oefeningen te plannen, terwijl je tegelijkertijd wilt blijven uitstralen het hele proces onder controle te hebben’. Het spannendst was nog de periode vlak vóór de ingebruikname, zegt Joyce. ‘Pas in een laat stadium werd duidelijk dat alle vier de tunnelbuizen toch tegelijkertijd open konden. Daar waren we blij mee, want het maakte de laatste oefeningen en opleidingen eenvoudiger. Anders hadden we mensen ook moeten opleiden voor een tijdelijke situatie, met minder tunnelbuizen in gebruik. Die ingebruikname vond ik een fantastisch moment en we geven een groot compliment aan de faseringsploeg van Avenue2 die op het laatst nog een manier had gevonden om toch alle tunnelbuizen in één keer in gebruik te nemen.’ Een voor een buitenstaander nogal curieuze hobbel was de geografische plaatsaanduiding in de tunnelsystemen. ‘Tijdens de brandweeroefening in Zwitserland (zie onder meer het interview met de tv-ploeg – red.) werd op een muur een beeld uit de Maastrichtse tunnels geprojecteerd. Niemand wist waar dat precies was’, aldus Ivo. ‘Dat maakt duidelijk hoe cruciaal het is om

bij incidenten of calamiteiten een eenduidige terminologie en plaatsaanduiding te hanteren.’ Bij A2 Maastricht was dit met twee tunnelniveaus boven elkaar gecompliceerd. Welke aanduiding gebruik je zodat iedereen meteen weet waar-ie bij een incident of calamiteit in de tunnel moet zijn? Rijkswaterstaat hanteert een uniform coderingssysteem waarbij een plaats wordt aangeduid met het wegnummer, hier O2 vanwege de A2, de afstand tot een hectometerbordje (de groene bordjes langs de weg die vanaf Amsterdam in kilometerstand oplopen) en de ligging van een rijbaan ten opzichte van Amsterdam (naar het zuiden is rechts, naar het noorden is links). ‘Hier in Maastricht gaat de A2 officieel door de onderste tunnelbuis. De weg in de bovenste tunnelbuis is de N2’, aldus Joyce. ‘Ons coderingssysteem houdt echter geen rekening met een verschil tussen A en N. Dat begint hier in Maastricht dus met O2. Het heeft veel voeten in de aarde gehad om dit te veranderen, maar het is gelukt.’ ‘En ook hier heeft onze vroegtijdige samenwerking erg geholpen’, voegt Hans toe. ‘Wij vonden het als brandweer veel logischer om met A2 en N2 te werken en dat staat nu inderdaad op de camerabeelden en instructiekaarten. Het sluit ook aan op wat de automobilist zelf ziet op de bewegwijzeringsborden. We konden onze voorkeur makkelijk kwijt in het RTO-team en Rijkswaterstaat was bereid om daaraan mee te werken.’

Hup, beuk erin

Nu de tweelaagse tunnel al een tijd in gebruik is, constateren de leden van het RTO-team dat de goede en vroegtijdige samenwerking heeft gewerkt. De tunnel functioneert naar behoren, al waren er kort na de ingebruikname de nodige nogal gekke incidenten. ‘We zagen in het begin veel snelheidsonderschrijdingen’, aldus Joyce. ‘Veel mensen reden langzaam door de tunnel omdat ze niet gewend waren in Maastricht ongestoord door te kunnen rijden of omdat ze het gewoon mooi vonden. Een lage snelheid is vaak een teken dat er iets aan de hand is, maar dat was hier dus niet zo. Dat was aanleiding om de systemen nog wat fijner af te stellen.’ Ruud herinnert zich nog het beeld van de automobilist die midden in de tunnel stopte om een brandblusser uit een hulppostkast te halen. ‘Daarvoor sloeg hij met een voorhamer de vitrine stuk waarin die blusser hing. Maar de vitrine was natuurlijk open; het is juist de bedoeling dat de weggebruiker de brandblusser er bij een brand zo uit kan halen. Maar nee, beuk erin, het glas moest aan diggelen. In het begin was op de camerabeelden ook te zien dat mensen wel eens vlak vóór een tunnelmond stopten om te willen keren, omdat ze zich realiseerden de verkeerde tunnelbuis in te rijden. Gelukkig heeft dat niet tot ongelukken geleid.’ Desgevraagd geven de vier wel aan dat zeker de laatste periode zeer hectisch was. De teamleden voelden voortdurend de hete adem van de ingebruikname in hun nek. ‘Maar er werd ook veel gelachen en meningsverschillen werden achteraf bij de koffiemachine meteen uitgepraat’, aldus Joyce. ‘Daarom vind ik dit een voorbeeld van hoe je het moet doen’.

Primeur voor Angela Merkel

De goede samenwerking maakte het ook mogelijk om aan een bijzonder verzoek te voldoen. Op 20 oktober 2016 hielden de Europese Christen-Democraten hun congres in het Gouvernement in Maastricht. Bij Avenue2 kwam het verzoek binnen of de Duitse bondskanselier Angela Merkel vanaf Maastricht Aachen Airport door de tunnel mocht, ook al was die nog niet in gebruik. ‘De veiligheidsvoorschriften schreven voor dat zij een vrije doorgang moest hebben en nergens mocht stoppen’, aldus Ivo. ‘Dat kon, zonder de hele stad te moeten platleggen, het beste door de tunnel. Dan moet je wel van tevoren gaan oefenen met een konvooi van motorvoertuigen. Door de goede samenwerking in het RTO-team was iedereen zo flexibel om dat te laten lukken. En daarmee is Angela Merkel dus als eerste door de tunnel gegaan!’

#nachtdv4buizen. Het is een fantastisch moment voor het RTO-team als de eerste auto's door de Koning Willem-Alexander-tunnel rijden (2016).





Frans Koelman, Peter Haremaker en Roger Heuts over de inbreng van het bedrijfsleven

Leden van het A2-Bedrijvenplatform

‘Er is altijd goed geluisterd en gereageerd’

Aan de vooravond van de tunnelwerkzaamheden was het de grootste zorg van het Maastrichtse bedrijfsleven: de stad gaat een aantal jaren op slot. Dan ben je daarna met een mooie tunnel wel uitstekend bereikbaar, maar hebben veel ondernemers intussen het loodje gelegd. Het schrikbeeld is niet uitgekomen, mede dankzij de inbreng van het A2-Bedrijvenplatform. Via dit platform werden vertegenwoordigers van Maastrichtse ondernemers(verenigingen) nauw bij de planvorming en uitvoering betrokken. Deelnemers Frans Koelman, Peter Haremaker en Roger Heuts vertellen hoe hun bemoeienis tot een aantal verbeteringen leidde.

Het A2-Bedrijvenplatform is een bonte verzameling van vijftien vertegenwoordigers van belangenverenigingen en het Maastrichtse en regionale bedrijfsleven. Wat is jullie eigen achtergrond in het platform?

Koelman: ‘De Kamer van Koophandel, de Limburgse Werkgevers Vereniging en het Projectbureau A2 Maastricht hebben het initiatief genomen tot oprichting van het platform. Ze vroegen mij om onafhankelijk voorzitter te worden. Dat ben ik vanaf de eerste bijeenkomst in oktober 2005 gebleven. Ik ben opgeleid tot verkeerskundig ingenieur en was daarna directeur van de Limburgse

investeringsbank LIOF. Het voorzitterschap van het A2-Bedrijvenplatform vind ik met mijn verkeerskundige achtergrond zeer interessant, ook omdat in het platform zo veel verschillende partijen zijn vertegenwoordigd.’

Haremaker: ‘Ik heb bij de gemeente Maastricht gewerkt. Eén van mijn laatste klussen was de herinrichting van de binnenstad. Ik had tijdens mijn werk altijd al veel met ondernemers te maken en ben na mijn pensionering voorzitter geworden van de Vereniging Ondernemers Centrum. Namens die club zat ik in het platform.’

Heuts: ‘Ik ben ondernemer in de Frankenstraat in de wijk Witte-vrouwenveld, vlak bij de N2. Ik doe mee voor het belang van de wijk in het algemeen en dat van de ondernemers in Witte-vrouwenveld in het bijzonder. In het begin deed mijn vader dat trouwens, maar sinds ik de verhandel heb overgenomen, zit ik in het platform.’

Het platform kwam aanvankelijk eens in de twee maanden bijeen. Inmiddels is de frequentie een stuk lager. Wat stond en staat op de agenda?

Haremaker: ‘Het grote thema was natuurlijk altijd de bereikbaarheid van Maastricht. Onder de Maastrichtse ondernemers en winkeliers leefde de grote angst dat de stad een paar jaar op slot zou gaan. Ik kan me nog een artikel in De Telegraaf herinneren waarin dat ook werd voorspeld. Wij hebben er via het platform alles aan gedaan deze anti-stemming te voorkomen. Door te pleiten voor goede communicatie en bijvoorbeeld voor te stellen dat mensen die dat interessant vonden de tunnelbouw konden volgen.’

Koelman: ‘Tijdens de vergaderingen kregen we steeds uitleg van het Projectbureau A2 Maastricht en Avenue2 over wat de komende tijd ging gebeuren en welke knelpunten dat kon opleveren. Daarnaast konden we altijd eigen punten inbrengen. Dat is begonnen tijdens de ontwerpfase. Later werden we nauw betrokken bij de planning van de uitvoering. Alles was bespreekbaar.’

Heuts: ‘Daarbij ging het zowel om grote ingrepen als om details. Voor de lokale ondernemers was het belangrijk dat ze niet te veel last kregen van allerlei omleidingsroutes. Ik heb daarvoor in het platform ook de term bereikbaarheidsroutes geïntroduceerd. Het ging niet om omleidingen, maar om bereikbaar blijven. Het team communicatie pakte dat op door in de informatieverstrekking naar het publiek explicieter te vermelden hoe winkels en huizen bereikbaar bleven. Ook hebben we steeds gehamerd op goede bewegwijzering in de tijdelijke verkeerssituaties.’

Het A2-Bedrijvenplatform is al geconsulteerd tijdens de ontwerp-fase. Jullie hebben overleg gevoerd met de drie deelnemers aan de aanbesteding. Wat heeft dat opgeleverd?

Haremaker: ‘Daar hebben wij ons eerste succes geboekt. In het plan met de tweelaagse tunnel zou oorspronkelijk alleen de onderste tunnel geschikt zijn voor de zwaarste veiligheidsklasse van het vervoer van gevaarlijke stoffen. Wij hebben bepleit dit ook mogelijk te maken in de bovenste tunnel. Zo garandeer je de doorstroming als in één van de tunnels iets mis gaat.

Vrachtwagens met gevaarlijke stoffen kunnen dan door de andere tunnel, terwijl ze anders zouden moeten wachten en een file zouden veroorzaken. Ons pleidooi is overgenomen, ook al vroeg dat om extra veiligheidsmaatregelen.’

Wat heeft het platform bereikt tijdens de fase van uitvoering?

Koelman: ‘We hebben ons intensief bemoeid met de vormgeving van de tijdelijke N2. Die moest dezelfde hoeveelheid verkeer kunnen verwerken als in de oude situatie. Daarvoor moet je tot in detail kijken naar afslagen, toeritten, opstelstroken, verkeersinstallaties en het verloop van het tracé. Niet dat het bijvoorbeeld zo bochtig werd dat het verkeer zou worden afgeremd. Uiteindelijk is dit goed gelukt. Verbazingwekkend was dat de tijdelijke N2 zelfs beter leek door te stromen dan de oude. Er was na de Geusselt nog maar één kruispunt met verkeerslichten, namelijk bij de Scharnerweg. Dat was bovendien een koude kruising waar je niet kon afslaan. Ideaal voor de doorstroming.’

Haremaker: ‘Wij kregen het verder voor elkaar dat de ontsluiting vanaf de A2 en A79 naar het bedrijventerrein Beatrixhaven in de planning is vervroegd. Dat was een betrekkelijk eenvoudige ingreep die er voor zorgde dat de druk op de Geusselt-kruising, waar veel vrachtverkeer naar de Beatrixhaven vroeger gebruik van maakte, werd verminderd.’

Wat is niet gelukt?

Koelman: ‘De ondernemers in Wyck hebben zich vanaf het begin hard gemaakt voor een afslag naar hun wijk vanuit de tunnel. Ze waren ook sterk tegen de koude kruising op de Scharnerweg. Dat pleit hebben we verloren. Een afslag vanuit de tunnel bleek technisch onhaalbaar. Bovendien was er voor een toerit naar de tunnel vanuit Wyck geen ruimte. Het was dus sowieso maar een halve oplossing geweest. Wel hebben we sterk bepleit om op andere plekken in Maastricht, buiten het plangebied van A2 Maastricht, te zorgen voor betere ontsluitingen en goede bewegwijzering naar Wyck. Onze voorstellen daarvoor zijn overgenomen. Wyck is nog steeds goed bereikbaar.’

Hoe kijken jullie terug op de samenwerking met de projectorganisatie?

Koelman: ‘Heel positief. Er is altijd goed naar ons geluisterd en er werd goed op onze voorstellen gereageerd. Je ziet wel dat, nu de verkeerskundige ingrepen achter de rug zijn en de zorg daarover is verdwenen, de belangstelling voor deelname aan het platform is afgenomen. Daarom vind ik het logisch dat ons platform wordt opgeheven nu de fase van vastgoedontwikkeling is aangebroken.’

Haremaker: ‘Bijzonder aan A2 Maastricht is dat hier met Avenue2 een partij werkt die snapt hoe belangrijk het is goed te communiceren en een goede verstandhouding op te bouwen met iedereen die last heeft van of betrokken is bij het project. Er is daardoor veel begrip ontstaan voor de werkzaamheden. Sterk vond ik ook dat in de communicatie altijd werd uitgegaan van het *worst case scenario*. Daardoor viel het in de praktijk vaak mee.’

Heuts: ‘Zeker in de beginfase, toen de overlast het grootst was, zijn vertegenwoordigers van Avenue2 tot op directieniveau de wijk ingegaan om te praten met mensen. Ze deden hun uiterste best om goed te reageren op klachten. Bewoners met de zwaarste overlast kregen van Avenue2 waardebonnen van de supermarkt C1000, om daarmee eten te kopen. Grappig is wel dat ze daar sigaretten van kochten om die vervolgens door te verkopen en zo alsnog geld te vangen. De supermarkt is toen de sigaretten gaan rantsoeneren. Avenue2 heeft ook een aantal jaren met facilitaire ondersteuning het multiculturele Manus van Alles Festival in Wittevrouwenveld gesponsord. Daardoor konden wij meer geld steken in goede artiesten.’

Maastricht niet op slot. En dus ook maar weinig nadelige gevolgen voor de ondernemers?

Koelman: ‘Voorafgaand aan de werkzaamheden zijn er bedrijven uit Maastricht vertrokken naar onder meer Maastricht Aachen Airport, uit angst niet meer bereikbaar te zijn. Daarvan is in de praktijk inderdaad nauwelijks sprake geweest.’

Heuts: ‘Ook ik heb alternatieven overwogen, maar de aanwezigheid in een buurt waar je bekend bent, vond ik belangrijker. Natuurlijk heb ik last gehad van de werkzaamheden. Maar een goede ondernemer past zich aan. Of hij eet gewoon wat minder biefstuk. En het project A2 Maastricht zorgt voor nieuwe impulsen. Kijk maar naar de nieuwe Albert Heijn die klanten uit de hele regio trekt. Straks komen er langs de Groene Loper zo’n goo nieuwe woningen, met allemaal potentiële klanten voor de lokale ondernemers. Ik sta daar niet om te juichen, maar net zo goed heb ik de laatste jaren niet lopen klagen. Dat is ondernemerschap: goed omgaan met wat je overkomt.’

Samenstelling A2-Bedrijvenplatform

Het A2-Bedrijvenplatform werd bij de start gefaciliteerd door de Kamer van Koophandel. Na vertrek van het kantoor van de Kamer uit Maastricht heeft het Projectbureau A2 Maastricht dit overgenomen. Deelnemers zijn vertegenwoordigers van/uit:

- Bedrijventerrein Beatrixhaven in Maastricht; Guy Maassen
- Binnenstad van Maastricht; Peter Haremaker
- Samenwerkende Industrierreinen Maastricht (SIM) (incl. Bosscherveld Maastricht); Sonja Demandt
- Randwyck MECC (conferentiecentrum); Roger Winants
- Randwyck-Céramique
- Wittevrouwenveld Maastricht; Roger Heuts
- Hoteliers in Maastricht (SAHOT); Paul Janmaat
- Ondernemers van Meerssen; Meindert Dijkstra en Jacques Lemmens
- Kamer van Koophandel Zuid-Limburg
- Limburgse Werkgevers Vereniging (LWV); Jos Meessen en Sonja Demandt
- Transport & Logistiek Nederland; Ed van de Meerendonk
- Toeristisch-recreatieve sector Maastricht; Lars Flinkerbusch
- Centrummanagement Maastricht; Paul ten Haaf
- Gemeente Maastricht; Projectbureau A2 Maastricht
- Federatie Samenwerkende Ondernemersverenigingen Maastricht (FOVM)
- Voorzitter: Frans Koelman
- Secretariaat: Nicole Voorjans



Mart Janssen en Ferry Wahls over de fasering van de vele wegaanpassingen

Medewerker grote projecten Rijkswaterstaat en senior beleidsmedewerker mobiliteit en milieu gemeente Maastricht

‘Verkeersfasering altijd onder controle gehouden’

Voor de bouw van de A2-tunnel en het daaraan verbonden nieuwe verkeerssysteem was het noodzakelijk tijdelijke verkeerssituaties aan te leggen en/of te wijzigen. De fasering daarvan was een ingewikkelde puzzel die Avenue2 steeds ter beoordeling en goedkeuring diende voor te leggen aan het wegbeheerdersoverleg. Hierin hielden de gemeente Maastricht (tevens als vertegenwoordiger van de gemeente Meerssen), Rijkswaterstaat, het Projectbureau A2 Maastricht en de politie (als vertegenwoordiger van de hulpdiensten) in de gaten of de veiligheid en doorstroming van het verkeer en de bereikbaarheid van Maastricht geborgd bleven. Volgens Ferry Wahls en Mart Janssen is dat op hoofdlijnen goed gelukt. Toch waren er genoeg moeilijke momenten waarop verkeersdeelnemers het behoorlijk voor hun kiezen kregen.

Is de oplossing technisch en maatschappelijk haalbaar, veilig en voldoet ze aan de geldende richtlijnen? Om die zaken ging het steeds als het wegbeheerdersoverleg zich boog over voorstellen van Avenue2 om een verkeerssituatie of een knooppunt gedurende een korte of lange tijd te verleggen en/of aan te passen. Dat was vaak noodzakelijk om tijdens de bouw ruimte te scheppen voor het verder toewerken door Avenue2 naar de



Kruispunt Scharnerweg is ‘koudgemaakt’. Verkeer mag alleen nog rechtdoor rijden of recht oversteken (2012).

definitieve verkeerssituatie. ‘Ik kan me een weekend herinneren waarin een grote ingreep zou plaatsvinden aan kruispunt Geusselt’, vertelt Mart ter illustratie. ‘In dat weekend vond in Maastricht het Preuvenemint plaats, het jaarlijkse culinaire festijn op het Vrijthof. Volgens de verkeersprognoses zouden de doorstroming en bereikbaarheid van de stad ondanks de ingreep niet in gevaar komen. Toch leek het ons beter het een weekend te verschuiven. We wilden met het Preuvenemint niet het risico lopen dat Maastricht minder goed bereikbaar was.’

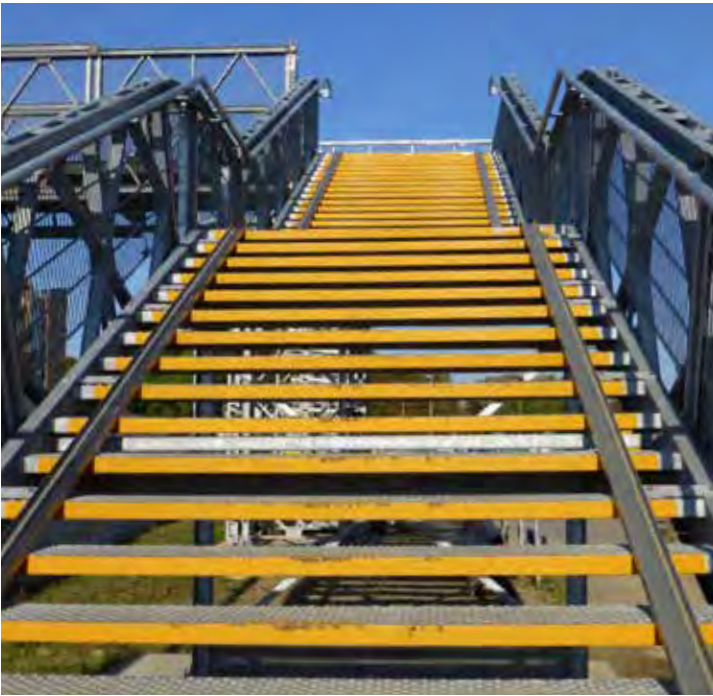
Geen toename files

Bovenstaand voorbeeld is één van de vele zaken waarover het wegbeheerdersoverleg bij A2 Maastricht zich boog. Voor Mart, die al veertig jaar bij Rijkswaterstaat werkt nadat ook zijn vader er een lange carrière doormaakte, was het voor het eerst dat hij mee-draaide in een project met meerdere opdrachtgevers. Hij moest namens Rijkswaterstaat gedurende het project het belang van de bereikbaarheid, veiligheid en doorstroming bewaken. Ferry was als ambtenaar mobiliteit van de gemeente Maastricht al betrokken bij A2 Maastricht vanaf de eerste voorbereidingen. Volgens hem was

het uniek dat één van de topeisen van het project ging over de tijdelijkheid. ‘A2 Maastricht moest de doorstroming van het door-gaande verkeer en de bereikbaarheid van stad en regio verbeteren, de barrièrewerking van de autoweg opheffen, de overlast op het gebied van lucht en geluid verminderen én een oplossing bieden waardoor de stad zo goed mogelijk door de bouwfase heen kwam. Uitgangspunt was dat het aantal files en de filelengte niet meer mochten worden dan vóór de start van de werkzaamheden.’ Officieel was er, voegt Mart toe, een bandbreedte toegestaan waardoor de files tijdens de bouw met maximaal 30% konden toenemen. ‘De aannemer moest dat bijhouden en aantonen. Dat gebeurde met verschillende systemen en technieken. Die gaven zicht op criteria als wachttijd en de lengte en intensiteit van files. Mensen deden er vroeger een kwartier of langer over om de N2 te passeren of stonden op bepaalde momenten in een file van vijf kilometer. Hoe was dat tijdens de bouw? Uiteindelijk bleek het allemaal redelijk op hetzelfde niveau te blijven als vóór de start van de bouw.’

Vier keer slim

Om doorstroming, bereikbaarheid en veiligheid tijdens de bouw van A2 Maastricht in stand te houden, moest over vier zaken goed worden nagedacht, leggen Ferry en Mart uit. ‘Het eerste was slim bouwen en faseren. Avenue2 maakte daarvoor steeds gedetailleerde tekeningen van de nieuwe situatie die in het wegbeheerdersoverleg werden besproken. Waren de oplossingen uitvoerbaar en maatschappelijk aanvaardbaar? Voldeden ze aan de richtlijnen, waren ze veilig en garandeerden ze de doorstroming en bereikbaarheid? Door de goede samenwerking in het wegbeheerdersoverleg zag je al snel dat Avenue2 bij het doen van voorstellen al rekening hield met deze criteria. Naast slim faseren moesten we ook slim regelen. Hoe konden we de verkeerslichten op de tijdelijke N2 en bij Geusselt en Europaplein zo afstellen dat de groene golf in stand bleef? Het derde spoor was slim reizen. Daarvoor droeg Maastricht Bereikbaar (zie het interview op blz. 220 – red.) oplossingen aan, om onder meer het aantal automobilisten in de ochtendspits te verminderen. Tot slot moesten we intensief communiceren. Het doel was mensen vooraf zo goed mogelijk te informeren over de verkeershinder. Als mensen weten dat ze in de wachtrij moeten om in Maastricht te komen of er te passeren, kunnen ze zich daarop voorbereiden.’ Mart heeft van dat laatste een sprekend voorbeeld. Gedurende een weekend moesten wegens werkzaamheden vijf van de zes opstelstroken bij het tijdelijke kruispunt Geusselt dicht. ‘Mijn collega bij Rijkswaterstaat had uitgerekend dat daardoor een file van acht kilometer zou kunnen ontstaan. Dat kun je voorspellen op basis van de verkeersintensiteit op dezelfde dag een jaar geleden. Toen ik die dag vanuit Maastricht terugreed naar het noorden, zag ik op de groene bordjes langs de snelweg dat de file 8,2 kilometer lang was, en dat op een hele hete dag. Toch is er daarna geen enkele klacht binnengekomen, noch bij Rijkswaterstaat zelf, noch bij de Servicelijn Maastricht Oost. Omdat er zo goed was gecommuniceerd, wisten mensen dat ze in de file zouden staan.’



De voetgangersbruggen zijn lastige oversteken voor mensen die slecht ter been zijn (2012).

Saamhorigheid

Het slim regelen leverde de nodige hoofdbrekens op. De tijdelijke N2 was smaller dan de oude N2 vóór de start van de bouw en had ook geen ruimte voor in- of uitvoegstroken. Om de groene golf in stand te houden, moest ten eerste het aantal verkeerslichten terug van zes naar drie. Drie gelijkvloerse oversteekplaatsen voor fietsers en voetgangers werden opgeheven. ‘Daarvoor kwamen voetgangersbruggen in de plaats’, vertelt Ferry. ‘Mensen die moeilijk ter been waren, hadden het daar lastig mee. En fietsers konden we zo niet bedienen. Er was geen plaats om voor hen een hellingbaan te maken. Zij moesten daarom omrijden of gebruik maken van de fietsgoten op de trappen van de bruggen.’ Tweede ingreep om de groene golf te bewaren, was het maken van een ‘koude kruising’ met de Scharnerweg. Mensen mochten hier alleen rechtdoor rijden of recht oversteken, een kwetsbare verkeerssituatie bij een zo belangrijke oost-westverbinding van Maastricht. ‘Het was echter niet mogelijk dit anders te regelen’, aldus Ferry. ‘Dat nogal wat automobilisten zich daar vervolgens niet aan hielden, kun je moeilijk voorkomen. Deels gebeurde dat bewust, deels onbewust omdat mensen door hun navigatiesysteem naar rechts of links werden gestuurd, om zich pas daarna te realiseren dat dat niet mocht.’ Volgens Ferry en Mart was de kruising Scharnerweg dan ook één van de moeilijkste punten om de doorstroming en verkeersveiligheid in de stad gedurende de bouw te bewaren, naast kruispunt Geusselt en knooppunt Europaplein. ‘Daarbij moest de kruising ook nog twee keer voor een aantal weken dicht’, vertelt Ferry. ‘Dat was voor met name fietsers, voetgangers en reizigers met

het openbaar vervoer heel vervelend. Tegelijkertijd is hieraan één van mijn mooiste herinneringen aan het project verbonden. Aan het eind van de eerste afsluiting heeft Avenue2 de dag voor de openstelling van het kruispunt een ontbijt georganiseerd voor omwonenden. Mensen kwamen daar bij elkaar en hadden een gezellige ochtend. Ja, het was vervelend, maar we zijn hier samen doorheen gekomen. Je zag daar saamhorigheid ontstaan tussen bewoners en ondernemers.’

Andere verwachtingen

Ook buiten de afsluiting van de kruising Scharnerweg zijn er volgens Ferry en Mart tijdens de bouw genoeg momenten geweest dat bewoners het op verkeersgebied voor hun kiezen kregen. Ferry noemt ook de periode voordat het graafwerk startte en in veel straten de kabels en leidingen moesten worden verlegd. ‘Bewoners konden de ene week nauwelijks hun eigen straat uit en stuitten de week daarop op afgesloten straten elders in de buurt. Verder vond ik de periode vlak na de ingebruikname van de tunnel lastig. Er ontstond een hoerastemming alsof alle verkeersproblemen in één keer waren opgelost. Het werk was echter maar voor hooguit 80% klaar. De verkeerssituaties bij Geusselt en Europaplein moesten nog worden voltooid. Het was lastig dat te blijven communiceren, omdat de verwachtingen van mensen opeens waren veranderd.’ Naast de afbouw van A2 Maastricht was ook het verleggen van de Noorderbrug belangrijk om de verkeerssituatie in Maastricht duurzaam te verbeteren, aldus Ferry. ‘Toen we met A2 Maastricht begonnen, was er van dit grote volgende project nog geen sprake. Het idee was ook dat we als stad niet te veel moesten vragen. Naarmate A2 Maastricht vorderde, kwam ook het verleggen van de Noorderbrug in beeld. A2 Maastricht kan niet alles oplossen; het project verbetert vooral de bereikbaarheid van Maastricht-Oost, de nieuwe Noorderbrug doet dat voor Maastricht-West. Het is mooi dat we beide projecten in de goede volgorde hebben kunnen realiseren, gebruikmakend van de expertise van het Projectbureau A2 Maastricht en de aannemer en met dezelfde inzet op communicatie.’

Een blijе stoet

Een mooi moment bij A2 Maastricht was de ingebruikname van de tunnel. Mart vertelt dat in de nacht waarin dat gebeurde honderden automobilisten stonden te wachten achter de bus waarmee onder meer minister Melanie Schultz van Haegen als eerste door de tunnel zou gaan. ‘De auto’s vooraan hadden hun deuren open zodat niemand er langs kon. We hebben met de verkeerscentrale in Helmond overlegd over wat te doen. De auto’s allemaal terugsturen of twee auto’s van Rijkswaterstaat met zwaailichten ervoor zetten en de stoet met een lage snelheid door de tunnel begeleiden? We hebben voor het laatste gekozen. Ik keek in de spiegel en zag mensen uit de auto hangen en zwaaien. Ik hoorde ook een hoop getoeter. Zo blij waren de mensen; het was geweldig om dat mee te maken.’ Terugkijkend zijn Mart en Ferry vooral trots op het feit dat de meeste weggebruikers, enkele moeilijke momenten daargelaten, relatief weinig verkeersoverlast hebben ondervonden van de bouw van A2 Maastricht. Het is volgens hen een teken dat de puzzel van de wegaanpassingen en de fasering daarvan altijd goed is gelegd. ‘Alles wat er buiten op straat gebeurde, paste altijd in de bandbreedtes die we daarvoor vooraf hadden bedacht. Er zijn geen dingen gebeurd waarvan we ons afvroegen: wat overkomt ons nu? We hadden de bouw- en verkeersfasering dus steeds onder controle.’

De John F. Kennedyingel wordt verlegd om plaats te maken voor de bouwkuip. Avenue2 plaatst hier vier autobruggen (2012).

#nachtd4buizen: automobilisten en motorrijders worden door RWS op lage snelheid door de zojuist in gebruik genomen Koning Willem-Alexandertunnel geleid (2016).





Zoran Kenjic en Chris Dortants over de verkeersveiligheid

Senior adviseur Techniek, Wegen en Verkeersveiligheid en wegininspecteur bij Rijkswaterstaat

‘Maatwerk nodig voor verkeersveiligheid’

Een complex verkeerssysteem dat bovendien moest worden aangelegd in een krappe ruimte; om dat veilig te maken voor de weggebruiker was veel maatwerk nodig. Zoran Kenjic, adviseur wegontwerp en verkeersveiligheid bij Rijkswaterstaat, toetste bij het Projectbureau A2 Maastricht of aannemer Avenue2 hier steeds de goede oplossingen voor bood. Hij schakelde verkeerspsychologen in en liet onafhankelijke experts verkeersveiligheidsaudits doen. Was zo’n frisse blik van buiten destijds een primeur, tegenwoordig is het standaard in Nederland. Resultaat is een verkeerssysteem dat volgens wegininspecteur bij Rijkswaterstaat Chris Dortants goed en veilig werkt, al moesten weggebruikers wel wennen aan de bijzondere oplossingen.

Zoran Kenjic en Chris Dortants werk(t)en vanuit twee verschillende invalshoeken in en aan A2 Maastricht, respectievelijk vanuit ontwerp en handhaving. Tijdens de *photoshoot* voorafgaand aan het interview bespreken ze al snel de kleinere en grotere knelpunten tijdens en na de bouw van het verkeerssysteem van A2 Maastricht. De raakvlakken tussen beide medewerkers van Rijkswaterstaat zijn dan ook groot. Chris is al zeventien jaar wegininspecteur op de A2 in Zuid-Limburg en Maastricht. Hij rijdt dagelijks meerdere keren over de snelweg en kent de situatie vóór en na de aanleg van het



De bochten in de tunnel zijn verbreed voor een beter zicht. De verlichting hangt precies boven de middenstreep om te voorkomen dat automobilisten afwijken van de rijbaan (2016).

nieuwe verkeerssysteem voor A2 Maastricht tussen Europaplein en Kruisdonk als geen ander. Zoran was vanuit Rijkswaterstaat sinds 2003 gedetacheerd bij het Projectbureau A2 Maastricht en werkte aan het zo verkeersveilig mogelijk maken van het weg-ontwerp. Wat hij daarvoor grotendeels achter het bureau begeleidde, toetste en controleerde, wordt door Chris dagelijks in de praktijk gevoeld.

Zeer krap

A2 Maastricht was uit verkeersoogpunt een veel complexere opgave dan de andere grote verkeersprojecten waaraan Zoran in Limburg werkte. 'Het speelt zich af in een stedelijke omgeving en moest vanuit cultuurhistorisch oogpunt en vanwege de noodzaak het verkeer ook tijdens de bouw te laten doorstromen in de zeer krappe beschikbare ruimte worden aangelegd. Met zo'n complexiteit moet je voor de verkeersveiligheid voortdurend oplossingen op maat bedenken. Dat maakte van A2 Maastricht een mooi en uitdagend project. Normaal werk ik bij Rijkswaterstaat met een dik boek vol specificaties. Hier lag een dun boekwerkje aan de basis van het project en werd onze creativiteit voortdurend aangesproken.'

De eerste oplossing op maat was de tijdelijke N2 gedurende de bouwwerkzaamheden. Zoran had vóór de aanbesteding al met collega's bij Rijkswaterstaat referentieontwerpen gemaakt om de opdracht aan de marktpartijen nader te kunnen specificeren. 'Hoofddoel was het bouwen van een tunnel, maar de N2 moest tijdens de bouw met 2 x 2 rijstroken blijven doorstromen. De door twee van de drie marktpartijen bedachte tweelaagse tunnel maakte dit mogelijk.' Vervolgens ontstond de vraag hoe het tracé van de tijdelijke N2 precies moest lopen. Rijkswaterstaat wilde uit het oogpunt van veiligheid een royaal profiel, maar dat maakte de door Avenue2 bedachte fasering van de bouwwerkzaamheden onmogelijk. De aannemer wilde juist een smal profiel om meer werkruimte te krijgen. Zoran toog naar Eindhoven om met Avenue2 een compromis te vinden. Op een kladpapiertje tekende hij een slingerende tijdelijke N2 tussen Geusselt en Europaplein, in een profiel dat voor beide partijen acceptabel was. Het was de eerste oplossing op maat die, zoals Chris kan beamen, in de praktijk goed werkte. 'Er stonden natuurlijk nog steeds files in het zuiden en noorden, maar ze waren in de regel niet langer dan vóór de start van de bouw. Het verkeer stroomde zelfs wat beter door omdat op de N2 de gelijkvloerse oversteekplaatsen voor fietsers en

voetgangers waren opgeheven. Alleen de eveneens slingerende tijdelijke N2 ten zuiden van het Europaplein was een knelpunt. Hier waren wel eens botsingen omdat vrachtwagens en auto's bij het invoegen weinig ruimte hadden.'

Inschakelen psychologen

Vanwege de complexe situatie voerde Zoran in 2006 verkeersveiligheidsaudits in. Het was destijds een primeur voor Nederland; sinds 2010 zijn deze audits verplicht gesteld door de Europese Commissie. 'Bij een audit, waarvan we er zo'n twintig hebben gehad, beoordelen onafhankelijke externe adviseurs of ergens in het systeem verkeersveiligheidsknelpunten optreden. Als die werden geconstateerd, bespraken we met de ontwerpers van Avenue2 hoe ze konden worden opgelost. Vanaf 2010 ben ik aanvullend op de audits verkeerspsychologen gaan inschakelen. Als je maatwerk moet toepassen, is het lastig de beste oplossing te bepalen. Daarom besloten we dit gedragskundig te bekijken en steeds aan psychologen te vragen: welke oplossing is vanuit de gebruiker bezien de beste oplossing? Dat ging tot op het detailniveau van hoe je bijvoorbeeld de toerit naar een tunnelbuis precies ontwerpt en hoe je bevordert dat mensen op het juiste moment van strook wisselen. In de tunnel zitten bochten. Om automobilisten meer zicht te geven, is de tunnel in de bochten breder gemaakt. Om dan te voorkomen dat automobilisten van hun rijbaan afwijken, is de verlichting precies boven de middenstreep gehangen, in plaats van midden aan het plafond. Zo zijn er overal creatieve oplossingen bedacht op basis van hoe de gebruiker denkt en handelt. Vanwege de goede ervaringen hiermee bij A2 Maastricht schakelt Rijkswaterstaat bij grote projecten tegenwoordig altijd verkeerspsychologen in.'

Ontvlechten

Een belangrijk uitgangspunt van het verkeerssysteem van A2 Maastricht was het zo vroeg mogelijk ontvlechten van het doorgaande, regionale en lokale verkeer, om zo het in- en uitvoegen te beperken en het totale verkeersbeeld rustiger te maken. Dat ontvlechten gebeurt over een relatief korte afstand en dat maakt het voor de weggebruikers niet altijd eenvoudig. Zoran: 'De bewegwijzering in Nederland is in het algemeen heel goed geregeld. Mensen zijn gewend aan aankondigingen op 1200, 900 en 600 meter afstand. Hier in Maastricht was dat niet overal mogelijk. Daarnaast was er weinig ruimte om bij het toerijden naar de snelweg met klaverbladoplossingen te werken en wilden we ook oplossingen die de groene omgeving zo veel mogelijk in stand lieten. Het verkeerssysteem van A2 Maastricht is door het vele maatwerk anders dan anders. Dat maakt weggebruikers wel eens onzeker.' Chris: 'Daarnaast letten mensen niet altijd op de verkeersborden. Ze rijden op hun navigatie of zijn met de smartphone bezig en volgen daardoor niet altijd de juiste route. Veel mensen met een lokale of regionale bestemming, in het zuiden het ziekenhuis van Maastricht en in het noorden de A79 naar Heerlen, nemen in plaats van de bovenste de onderste tunnelbuis. Dan komen ze

helemaal links de tunnel uit en moeten ze vandaaruit een paar rijstroken naar rechts opschuiven om uit te voegen. Tegelijkertijd moeten mensen die van rechts naar de snelweg invoegen een paar stroken naar links. Bij het Europaplein is voor dat weven maar zo'n 350 meter beschikbaar. Dat hoeft geen problemen op te leveren, maar weggebruikers zijn niet allemaal even sociaal; ze geven nog wel eens gas om nog net voor de ander van baan te wisselen.' Zoran: 'Ten noorden van de Geusselt is daar meer ruimte voor. De splitsing tussen A2 en A79 loopt hier ook een beetje omhoog. Mensen kunnen dan beter zien hoeveel ruimte en tijd ze nog hebben om op te schuiven. Normaal bestaat de neiging dat zo snel mogelijk te doen, ook omdat weinig mensen weten wat het precies betekent als je over 600 of 900 meter van baan moet wisselen.'

Verademing

Deze voorbeelden laten zien dat de krappe ruimte bij A2 Maastricht tot ingenieuze oplossingen leidde, die door automobilisten in de praktijk echter (nog) niet altijd op de beste manier worden gebruikt. Helaas bleek na de ingebruikname de bewegwijzering niet overal optimaal te werken. De informatie over de routes bleek soms toch te onduidelijk. Daarom wordt de bewegwijzering op een aantal punten aangepast, om weggebruikers beter te begeleiden bij het zoeken van de route in en om de tunnel. Zo worden bijvoorbeeld in de bovenste tunnelbuizen op de borden de richtingen Liège, Eindhoven en Centrum toegevoegd.' Deze latere aanpassingen nemen niet weg dat het totale verkeerssysteem van A2 Maastricht, waarvoor Zoran in 2017 nog samen met technisch manager Mark de Vries van Avenue2 de VIO-prijs 'Infra-ontwerp van het jaar' in ontvangst nam, uitstekend functioneert. 'Het werkte tijdens de bouwwerkzaamheden al prima', vertelt Chris. 'De doorstroming was niet slechter dan voorheen en nu de tunnel klaar is, is het nog verder verbeterd. En er is na de ingebruikname bij een incident in de tunnel of daarbuiten nog nooit een verkeersinfarct ontstaan. Voor ons als weginspecteurs is het een verademing dat we nu veel sneller bij ongelukken ten zuiden van Maastricht kunnen zijn. Toch heb ook ik in het begin zoals iedereen mijn weg moeten zoeken. Er is nog wel wat tijd nodig voordat alles precies zo loopt zoals het is bedacht.'

Bizar

Gevraagd naar hun mooiste moment tijdens A2 Maastricht noemt zowel Zoran als Chris de ingebruikname van de tunnel in december 2016. 'Dat we hier in ruim tien jaar tijd een droom hebben gerealiseerd, was heel mooi om mee te maken', vindt Zoran. En Chris: 'De ochtend na de openstelling vond ik ongelooflijk. Zeventien jaar lang had ik iedere ochtend lange files meegemaakt. Nu waren er alleen nog kleine files bij de Geusselt omdat mensen nog moesten wennen en niet alles was aangesloten. Zo'n groot verschil van de ene op de andere dag, bizar eigenlijk.'



Berry Ramaekers over de 21 overige kunstwerken

Hoofd werkvoorbereiding, daarna projectleider kunstwerken

‘Het was soms een haast militaire operatie’

Naast de tunnel zijn in het project A2 Maastricht nog 21 andere kunstwerken gemaakt, variërend van het ‘vliegend viaduct’ tot fietsbruggen, een spoorviaduct, tunneltjes voor fietsers en voetgangers en ecoduiders. Allemaal nodig om het verkeerssysteem rond Maastricht te optimaliseren en de stad en omgeving bereikbaar te houden voor mens en dier. Berry Ramaekers werkte in opdracht van bouwer Avenue2 zes jaar aan de kunstwerken. Hij kijkt er met grote voldoening op terug.

Het interview met Berry vindt plaats in zijn auto, tijdens een tochtje langs een aantal kunstwerken in het project. Na twee jaar afwezigheid (Berry nam in september 2015 afscheid van A2 Maastricht) brengt de rit herinneringen naar boven. Aan vele goede en enkele mindere ervaringen, technische hoogstandjes en spannende operaties. Aan Dagen van de Bouw, toen hij met zijn zoon en vader in de tunnel stond mee te helpen. ‘Fantastisch vonden ze dat.’ Aan de moeizame samenwerking aan de aannemerskant bij de start van de uitvoering van de ecoducten Kalverbosch en Bunderbosch, die de weg wees naar de uitstekende samenwerking in het vervolg. Aan het inrijden van het A2-viaduct over de A79, een haast militaire operatie die tot in de puntjes was voorbereid. En aan de trots waarmee Berry aan het project meewerkte. Trots ook



op het boekje dat hij zelf over de 21 kunstwerken maakte. Ze kwamen allemaal op tijd gereed, dankzij een strakke planning, het teamwork in zijn team Kunstwerken en de goede wisselwerking tussen uitvoering en ontwerp.

Eigen complexiteit

Berry kwam in september 2009 als hoofd werkvoorbereiding bij Avenue2 werken. Toen hij van het project hoorde, wist hij meteen dat hij er bij wilde zijn. ‘Ik woon in Weert en het is geweldig om dicht bij je woonplaats aan zo’n groot project mee te werken. Midden in de stad, in een complexe omgeving en met een uitdagende contractvorm. Doordat de opdrachtnemer hier het plan kon maken (*Design @ Construct* – red.), werd het mogelijk in het ontwerp uitvoeringservaring mee te nemen. Dat wil niet zeggen dat de uitvoering daarna minder spannend wordt. Het is onmogelijk in een aanbesteding vooraf te voorzien wat je allemaal in de uitvoering tegenkomt, of welke aanvullende wensen er komen. Dat continue spanningsveld maakt het interessant en leerzaam.’ Onvoorziene dingen kwam Berry genoeg tegen bij de 21 kunstwerken. ‘Elk kunstwerk had zijn eigen verhaal, complexiteit en uitdagingen. Bij de Severentunnel hadden we bijvoorbeeld te maken met een waterdoorlatende ondergrond. We moesten enorm veel grondwater onttrekken om de tunnel te kunnen maken. Dat vraagt om veel afstemming met de gemeente en een grondige werkvoorbereiding om het werk toch zo goed en goedkoop mogelijk uit te voeren. Spannend was ook het kunstwerk verbinding Beatrixhaven. We stuitten op een ondergrond vol karstgaten. Hoe ga je dat dan funderen? We vonden de oplossing in het vullen van de gaten met dämmer, een dikke vloeibare stof die zich niet laat vermengen met water. Op zo’n moment krijg je discussies over wie verantwoordelijk is voor zo’n tegenvaller en opdraait voor de meerkosten. Dat gebeurde ook bij het versterken van het Kruisdonk-viaduct in de A2. We zouden tegelijkertijd het asfalt verbeteren. Dat gebeurde op een manier die niet goed uitpakte. Er dreigde een conflict met de opdrachtgever. Daar zijn we uitgekomen door gewoon lang door te praten. In ieder project gaan er dingen mis. Die los je op door je achter een gezamenlijk doel te scharen en elkaars belangen te respecteren.’

Vliegen en inrijden

Het qua uitvoering spectaculairste kunstwerk was de *fly-over* van de A2 over de A79, die op zaterdag 27 oktober 2012 op zijn plaats werd gereden. Het oorspronkelijke plan was het viaduct op de definitieve locatie te bouwen. Dat lukte niet conform de vastgestelde fasering voor de nieuwe verknoping van de A2 en A79, mede omdat enkele benodigde gronden nog niet waren verworven.

Het team Kunstwerken bedacht een alternatieve aanpak waarbij het viaduct vlakbij de definitieve plek werd opgebouwd, hoog op een stalen ondersteuning, om het daarna in te rijden. Een methode waarbij het verkeer bovendien tijdens de bouw kon blijven doorrijden. ‘Daarom is dit in de pers het ‘vliegend viaduct’ gaan heten’, vertelt Berry. ‘Het inrijden vergde een minutieuze voorbereiding en was in Nederland slechts één keer eerder gedaan. Voor het verplaatsen van het 3500 ton zware brugdek van 120 meter lang en 15 meter breed hadden we karretjes nodig die van over de hele wereld moesten komen. Een waanzinnig gaaf project, vooral omdat het echt vanuit de *Best for Project*-gedachte werd opgezet: welke oplossing is het beste voor het project?’ Voor het inrijden van het viaduct nodigde A2 Maastricht publiek uit. Ondanks de vrieskou en het vroege tijdstip kwamen er veel belangstellenden. Het was één van de eerste keren dat Berry merkte hoe belangrijk communicatie is in zo’n groot project. ‘Door naar de omgeving eerlijk te zijn over de overlast, en door gewoon te laten zien wat je doet, ontstaat waardering en respect en kweek je meer begrip. Zo’n project leidt altijd tot overlast. Als je weet wat je wanneer kunt verwachten, kun je daar rekening mee houden. Dan is het onvoorspelbare weg en wordt het acceptabeler.’

Ongekend presteren

Het ‘vliegend viaduct’ is niet het favoriete kunstwerk van Berry. Dat zijn de twee naast elkaar liggende Noorderpoort-viaducten. Hier moest worden gewerkt op een terrein van postzegelformaat, met een grote hoeveelheid kabels en leidingen in de grond, vlakbij de gasrotonde van de tegelfabriek Mosa, met als voorwaarde dat het verkeer moest blijven doorstromen. Een complexe puzzel die om een slimme doordachte oplossing vroeg. Deze kwam van een werkvoorbereider die elders bij Avenue2 niet op zijn plaats was. Berry nam hem over en begeleidde hem intensief. ‘Hij ontwikkelde zich vervolgens tot een uitstekende werkvoorbereider. Hij maakte een foutloos plan om de viaducten op de definitieve plek, maar verhoogd te bouwen, terwijl beneden de fietsers en auto’s veilig konden doorrijden. Daarvoor liet hij de stalen ondersteuningsconstructie van het ‘vliegend viaduct’ ombouwen. Na het weghalen daarvan konden de viaducten naar de juiste hoogte zakken. Zo zie je wat er mogelijk is als je mensen in hun kracht zet.’ De intensieve samenwerking en onderlinge steun in zijn team staat volgens Berry symbool voor die in het hele project A2 Maastricht. ‘Het draait uiteindelijk om aandacht en respect voor mensen. Pas als je elkaars wensen, mogelijkheden, kwaliteiten en beperkingen leert kennen, begrijpen en respecteren, kun je het beste bij elkaar naar boven halen. En kom je tot ongekende prestaties.’

Voor A2 Maastricht zijn tweeëntwintig kunstwerken gerealiseerd.



1 Kunstwerk Vaeshartelt



2 Tunneltje Beukenlaan – voor voetgangers en fietsers



3 Viaduct Mariënwaard



4 Ecoduikers voor dieren in de verbindingsweg Beatrixhaven



5 Kalverbosch en Bunderbosch, twee ecoducten voor dieren



6 Kunstwerk kruising Kruisdonk – verbreding bestaand viaduct



7 Geluidsscherm bij Amby



8 Verlenging tunnel Severenstraat



9 De Wielerbaan – wandel- en fietsbrug over de A2



10 Geluidsscherm bij Rothem



11 Fly-over A2/A79 – 'vliegend' viaduct dat naar zijn definitieve plek is geschoven



12 Onderdoorgang Kanjel



13 Ecoduikers voor dieren



14 Kunstwerk Gelei



15 Fietsbrug Ambyerweg



16 Noorderpoort-Zuid



17 Noorderpoort-Noord



18 Kolonel Johnstontunnel – voor voetgangers en fietsers



19 Paardentunnel onder Terblijterweg, voor voetgangers en fietsers



20 Fly-over Europaplein



21 Koning Willem-Alexandertunnel



22 Sibematunnel – voor fietsers, een extraatje



Denis Florack en Katya Ivanova over de bijdrage van Maastricht Bereikbaar

Directeur facilitair bedrijf MUMC+ en programmadirecteur Maastricht Bereikbaar

‘A2 Maastricht impuls voor Maastricht Bereikbaar’

De ondertunneling van de A2 in Maastricht was niet alleen de aanleiding, maar ook een inspiratiebron voor Maastricht Bereikbaar. Dit door een samenwerkingsverband van inmiddels vijftig grote werkgevers, regionale overheden en vervoerders gedragen programma zorgt voor een significante afname van het aantal automobilisten in de spits. Volgens Denis Florack en Katya Ivanova is het Maastrichtse spitsuur door de ‘tweelingbroertjes’ A2 Maastricht en Maastricht Bereikbaar nog steeds heel draaglijk.

Even kort introduceren: wat is uw beider bemoeienis met Maastricht Bereikbaar?

Florack: ‘Mijn betrokkenheid komt voort uit mijn functie als directeur van het facilitair bedrijf van het MUMC+, het Maastricht Universitair Medisch Centrum. Hierin werken het academisch ziekenhuis Maastricht en de Universiteit Maastricht met elkaar samen. Bij het MUMC+ werken 8.000 mensen, geconcentreerd in de wijk Randwyck, in wat nu de Brightlands Maastricht Health Campus heet. Dagelijks komen er 12.000 auto’s naar de campus. Er is ons veel aan gelegen deze goed bereikbaar te houden. Daarom hebben wij ons in 2011 aangesloten bij Maastricht Bereikbaar.’

Ivanova: ‘Maastricht Bereikbaar bestaat sinds 2009. Het is opgezet door drie partijen: overheden, werkgevers en de leveranciers van vervoersdiensten. Aanvankelijk was het een kleinschalig project; vanaf 2012 kwam er substantieel geld uit het rijksprogramma Beter Benutten. Ik ben vanaf 1 januari 2013 programmadirecteur van Maastricht Bereikbaar. Wij hadden van 2015 tot en met 2017 een budget van 30 miljoen euro en ook de komende jaren komen middelen beschikbaar. De helft wordt betaald door het Rijk, de andere helft door de regio. De Provincie Limburg en de gemeente Maastricht zijn de grootste regionale geldschietters, maar ook andere gemeenten dragen bij. De deelnemende werkgevers betalen een jaarlijkse contributie. Inmiddels werken zo’n vijftig partijen samen in Maastricht Bereikbaar. Daarbij zitten grote werkgevers zoals het MUMC+, DSM, Vodafone en Zuyd Hogeschool. Wij richten ons op de bereikbaarheid van heel Zuid-Limburg, maar de oorsprong van het programma ligt bij A2 Maastricht. Ook het Projectbureau A2 Maastricht draagt er daarom aan bij.’

Waar ligt de relatie tussen A2 Maastricht en Maastricht Bereikbaar?

Florack: ‘Als grote werkgever zagen wij de werkzaamheden voor de ondertunneling met angst en beven tegemoet. We waren bang dat Maastricht één groot verkeersinfarct zou worden en het ziekenhuis niet meer goed bereikbaar zou zijn.’ Ivanova: ‘Je zag dat bedrijven, vooruitlopend op de werkzaamheden, verhuisden naar onder meer Maastricht Aachen Airport. Maastricht Bereikbaar was een initiatief om, zoals de naam al zegt, de stad toch bereikbaar te houden tijdens de aanleg van de tunnel. Het doel was om de autonome groei van de automobilititeit tijdens de werkzaamheden met een mix van allerlei maatregelen op te vangen. Dat heeft vanaf 2012 door de financiële middelen vanuit Beter Benutten een flinke impuls gekregen. Sindsdien is het programma ook verbreed.’

Aan wat voor soort maatregelen moet je denken?

Ivanova: ‘Maastricht Bereikbaar biedt werkgevers bij wijze van spreken een koffer aan met tal van maatregelen, van het stimuleren van het gebruik van de fiets of het openbaar vervoer tot aangepast parkeerbeleid, het stimuleren van thuiswerken en het ruilen van werkplekken. Verder informeren wij het publiek uitgebreid over wegwerkzaamheden en de gevolgen daarvan. In Maastricht ging het de laatste jaren niet alleen over A2 Maastricht, maar ook om de werkzaamheden aan de Noorderbrug. De crux ligt in het toepassen van een combinatie van zoete en zure maatregelen, om zo de secundaire arbeidsvoorwaarden van werkgevers te vergroenen. Het zijn allemaal kleine beetjes die opgeteld veel opleveren.’ Florack: ‘Wij hebben in samenspraak met ons personeel onder meer een nieuw parkeerbeleid ingevoerd. Werknemers die dicht bij hun werk wonen en de mogelijkheid hebben ook met de fiets te komen, betalen meer voor het parkeren dan mensen die verder weg wonen. Daarnaast stimuleren we ook op andere manieren het gebruik van de fiets. Werknemers kunnen met een voorschot van de werkgever een fiets aanschaffen. Dat voorschot betaal je in

termijnen af. Zo kun je voor een paar tientjes per maand fietsen, waardoor het ook voor mensen met een smalle beurs te betalen is. De komst van de e-bikes heeft ons daarbij wel flink geholpen.’ Ivanova: ‘Voor die e-bikes spreken wij kortingsregelingen af met fietshandelaren. Zo hebben wij bijvoorbeeld ook de regeling bedacht dat automobilisten hun auto op het P+R-terrein bij station Maastricht Noord parkeren, waarna ze goedkoop met de bus of trein in het centrum kunnen komen.’

Werkt dat allemaal?

Ivanova: ‘Elk jaar doen wij in september een effectmeeting. Uit de laatste van 2017 blijkt dat elke dag ruim 3.000 mensen niet meer gedurende de spits met hun auto naar het werk komen. Dat is een file van twaalf kilometer van Maastricht naar Beek.’ Florack: ‘Bij het ziekenhuis tellen we 650 spitsmijdingen per dag. Dat is exclusief de spitsmijdingen van werknemers van de universiteit. We praten dus over substantiële aantallen. De doelen die wij ooit stelden toen we bij Maastricht Bereikbaar begonnen, halen we nog steeds. En dat hadden we van tevoren eerlijk gezegd niet zo verwacht!’

Hoe hard zijn die doelen?

Ivanova: ‘Als werkgevers zich bij Maastricht Bereikbaar aansluiten, doen wij eerst een mobiliteitsscan. Daarin inventariseren we hoeveel mensen potentieel zouden kunnen overstappen van de auto naar de fiets of het openbaar vervoer. Op basis daarvan kiest de werkgever zelf het streefdoel. Als dat bijvoorbeeld 300 spitsmijdingen per dag is, wordt dat in de halfjaarlijkse bijeenkomsten van Maastricht Bereikbaar gevolgd. Niet als stok achter de deur, maar om te bespreken hoe het loopt. Aan het niet behalen van de doelen zijn geen boetes verbonden, maar het is wel aanleiding om samen te bekijken tegen welke problemen je aanloopt. Waarom lukt het niet om de doelen te behalen? De andere deelnemers aan het overleg hebben daar vaak goede ideeën of oplossingen voor. Zo ontstaat een kruisbestuiving van kennis en ervaringen.’ Florack: ‘Maastricht Bereikbaar is daardoor uitgegroeid tot een plek waar je op een constructieve manier met collega-directeuren over allerlei zaken kunt overleggen, zoals ook over maatregelen om je bedrijf te verduurzamen. Als je samen één probleem kunt oplossen, leidt dat gauw tot gezamenlijke initiatieven om ook andere problemen aan te pakken.’

Na de voltooiing van de ondertunneling bij A2 Maastricht is de doorstroming in Maastricht weer verbeterd. Is de automobilititeit daarna opnieuw toegenomen?

Florack: ‘We waren inderdaad bang dat mensen weer zouden vervallen in oud gedrag, maar dat valt heel erg mee.’ Ivanova: ‘Mensen hadden ook andere redenen om uit de auto te stappen, bijvoorbeeld omdat het gezonder, goedkoper en sneller is om met de fiets te komen. Het nieuwe mobiliteitsgedrag is bij velen ingesleten in hun dagelijks leven. Daar komt bij dat de N2 tijdens de werkzaamheden altijd goed is blijven doorstromen. Het gereedkomen van de tunnel maakte daarom niet eens zo’n groot verschil.’



Wat vinden de werknemers van het MUMC+ van de ondertunneling?

Florack: ‘De reistijd van medewerkers die uit het noorden komen, is met twintig minuten verkort. Toch staan ze in de ochtendspits nog steeds in de file. Het verkeer naar het ziekenhuis gaat via één afslag ten zuiden van de tunnel de snelweg of autoweg af en staat daarna vaak vast op de Oeslingerbaan. Dat slaat vervolgens terug op de tunnel. Omdat daarin geen file mag ontstaan, gaat Rijkswaterstaat de maximum snelheid verlagen of de toegang doseren waardoor de tunnel aan de noordkant vaker tijdelijk dicht moet. De doorstroming is dus tijdens de ochtendspits voor ons niet ideaal.’ Ivanova: ‘Dat heeft alles te maken met het onderliggend wegennet, dat er nu eenmaal al lag. A2 Maastricht, de nieuwe Noorderbrug en Maastricht Bereikbaar kunnen niet alles oplossen. Maastricht is een historische stad met een beperkte capaciteit om grote verkeersstromen op te vangen. Het verkeer zal op piekmomenten altijd ergens vastlopen. Maar we kunnen wel constateren dat de spits in Maastricht nog steeds heel draaglijk is.’

Hebben A2 Maastricht en Maastricht Bereikbaar elkaar versterkt?

Florack: ‘Dat denk ik wel. Dat A2 Maastricht zo’n goed project is gebleken, had een positief effect op Maastricht Bereikbaar. De animo voor werkgevers om mee te werken, werd daardoor vergroot. Er ontstond een stemming dat men in Maastricht weet hoe zoiets moet worden aangepakt. En zoals gezegd hadden we nooit verwacht dat het zo goed zou werken.’

Maastricht Bereikbaar biedt een heel scala aan slimme reisalternatieven. Bijvoorbeeld P+R Maastricht Noord.



Olav Padberg en Onno Dwars over de voorgeschiedenis en vooruitzichten van de vastgoedontwikkeling

Lid Raad van Bestuur Ballast Nedam en directeur Ballast Nedam Development

‘Dit project doet er echt toe’

In 2015 scheidden de wegen van Ballast Nedam en Strukton, de twee partners in Avenue2. Strukton zou voortaan solo de infrastructuur afbouwen, Ballast Nedam zou na de oplevering daarvan het vastgoed ontwikkelen. Een oplossing die op dat moment het beste was voor het project en tevens beter aansloot bij de *core business* van de beide bedrijven. Olav Padberg, die namens Ballast Nedam onderhandelde over de ‘boedelscheiding’, kijkt met trots terug op de jaren dat hij bij A2 Maastricht was betrokken. Hij noemt het een voorbeeldproject, al kan de eindafrekening voor Ballast Nedam pas worden gemaakt na voltooiing van het vastgoedprogramma. De ambities daarin op het gebied van duurzaamheid en kwaliteit zijn hoog, vertelt Onno Dwars. Zo wordt er langs de Groene Loper straks gasloos gewoond.

Olav Padberg was al in de aanbestedingsfase betrokken bij A2 Maastricht. Als toenmalig secretaris van de Raad van Bestuur en Raad van Commissarissen zat hij in het *contract committee* dat zich moest buigen over alle aanbiedingen in tenders met een waarde boven 25 miljoen euro. Dat Ballast Nedam in Maastricht samen optrok met Strukton had meerdere redenen. ‘Door een consortium te vormen, konden we de risico’s spreiden maar ook onze capaciteit verdelen en efficiënter inzetten. Bovendien konden we zo kennis en expertise combineren. Strukton had en heeft bijvoorbeeld meer ervaring met tunneltechnische installaties, terwijl Ballast Nedam juist sterker is in de vastgoedontwikkeling. We deden en doen meerdere projecten samen en kennen elkaar daardoor goed.’

Optimale oplossing

Padberg is nog steeds positief over de wijze van aanbesteden bij A2 Maastricht. ‘Vaak wordt dat gedaan op basis van een Tracé-besluit en/of schetsontwerp. De vraag is dan wie de laagste prijs indient of, minder vaak, de beste prijs-kwaliteitsverhouding (in het jargon de EMVI, Economisch Meest Voordelige Inschrijving – red.). Zeker bij aanbestedingen op prijs kun je niet veel onderscheid maken. Hier bij A2 Maastricht was de vraag wie voor een vast-gestelde prijs het beste plan kon maken voor de stad en alle belanghebbenden die bij het project waren betrokken. Dat gaf de mogelijkheid aan marktpartijen om buiten de kaders te denken en meerwaarde te creëren. Dit werd extra gestimuleerd doordat in de aanbesteding infrastructuur en vastgoedontwikkeling waren gecombineerd. Onze keuze voor een tweelaagse tunnel is mede daardoor ingegeven. Er bleef zo meer ruimte over voor de tijdelijke snelweg, maar ook voor het toekomstig vastgoedprogramma. Meer ruimte bevordert niet alleen de verdienmogelijkheden met het nieuwe vastgoed, maar brengt straks ook de twee gescheiden stadshelften dichter bij elkaar. Zo heeft de manier van aanbesteden ons geprikkeld en de vrijheid gegeven om met een optimale oplossing te komen die zowel voor onszelf als voor het Projectbureau A2 Maastricht en de bewoners van de stad Maastricht beter is. Daarvoor hebben we veel vroeger dan in andere projecten stedenbouwkundigen ingeschakeld, om te bekijken hoe we die optimale oplossing vorm konden geven. Waren infrastructuur en vastgoedontwikkeling apart aanbesteed, dan waren we waarschijnlijk niet op een tweelaagse tunnel gekomen. Bovendien hadden we dan niet de waarde van de gronden voor de vastgoedontwikkeling kunnen aanwenden voor meer kwaliteit in de infrastructuur en openbare ruimte. In plaats van één optimale oplossing was er dan een grotere kans geweest op suboptimale deeloplossingen. Projectbureau A2 Maastricht heeft met deze innovatieve aanbesteding zijn nek uitgestoken. Ze hebben het vertrouwen gegeven aan marktpartijen maar hen ook uitgedaagd. Daar kun je ze alleen maar een groot compliment voor geven.’

Beste voor het project

Complimenten heeft Padberg ook voor de wijze waarop het Projectbureau A2 Maastricht de omgeving bij de planvorming en uitvoering betrok. Als toenmalig hoofd Legal bij Ballast Nedam wist hij hoe juridisch kwetsbaar het was om bijvoorbeeld aan het eind van de aanbestedingsfase de marktpartijen hun plannen te laten presenteren aan het publiek. ‘Het projectbureau is daar echter zeer voorzichtig en helder mee omgegaan. En als wij als marktpartijen liever hebben dat we niet op prijs maar op meerwaarde en kwaliteit worden afgerekend, moeten we ook accepteren dat in de beoordeling subjectieve elementen een rol gaan spelen. Daar komt bij dat het intensief betrekken van de omgeving heeft geleid tot meer begrip voor de overlast of hinder die tijdelijk zou ontstaan, ook omdat mensen zagen wat ze er voor terug kregen. Resultaat is dat we op juridisch gebied minder problemen hebben gehad en dat betekent minder vertragingen en minder gedoe.’

Padberg raakte intensief betrokken bij A2 Maastricht toen in 2015 duidelijk werd dat Ballast Nedam in financieel zwaar weer zat. Ook Strukton leed verliezen in infrastructurele projecten. Voor de twee partners in Avenue2 was het aanleiding hun samenwerking nader tegen het licht te houden. ‘Ballast Nedam heeft in die tijd bedrijven verkocht, om geldstromen te genereren maar ook om zich meer op zijn *core business* te kunnen concentreren’, legt Padberg uit. ‘Het infrastructurele werk bij A2 Maastricht was op dat moment voor pakweg 80% gereed. Er moest in hoofdlijnen nog één belangrijk en cruciaal onderdeel worden uitgevoerd, namelijk het aanbrengen en daarna testen van de tunneltechnische installaties. Dat is een activiteit waarmee Strukton veel meer ervaring heeft dan Ballast Nedam. Terwijl Strukton, in tegenstelling tot ons, juist nauwelijks actief is in vastgoedontwikkeling. Dat heeft geleid tot het besluit om onze wegen te scheiden. Door deze oplossing konden we ons voortaan concentreren op datgene waar we sterk in zijn en tevens de risico's spreiden, omdat we minder afhankelijk werden van elkaar.’ Padberg benadrukt dat de scheiding nooit gelukt was zonder medewerking van het Projectbureau A2 Maastricht. ‘Het projectbureau en de partijen daarachter hadden op hun handen kunnen gaan zitten en zeggen: dit is ons probleem niet, ziehier het contract, we wijken er niet van af. Het projectbureau was echter bereid mee te denken en zich flexibel op te stellen, omdat dat gewoon beter was voor het project. En die opstelling was en is er gedurende de hele rit. De *Best for Project*-gedachte stond hier voorop. Het projectbureau en Avenue2 hebben altijd goed samen-gewerkt en helpen elkaar waar mogelijk. Als dat niet was gebeurd en iedereen zich star en rigide had opgesteld, was er zeker in die moeilijke fase een groter risico geweest op ellende, van vertragingen tot meer overlast, allerlei procedures en verdere financiële tegenvallers.’

Nog geen eindafrekening

De gang van zaken rond de scheiding van Strukton en Ballast Nedam staat Padberg nog bij als een zeer spannende periode, met ingewikkelde onderhandelingen die gepaard gingen met ‘een lach en een traan’. Daarnaast denkt hij met veel plezier aan de nacht dat de tunnel in gebruik werd genomen. ‘Precies op tijd en dat is uitzonderlijk in Nederland. Natuurlijk ging de aandacht daarbij vooral uit naar Strukton dat de tunnel op het laatst heeft afgebouwd, maar ook Ballast Nedam was er bijzonder trots op. Tot ons afscheid hadden wij het werk immers altijd vrijwel gelijk verdeeld.’ Het afscheid is bovendien tijdelijk, benadrukt Padberg, nu Ballast Nedam het vastgoedprogramma gaat ontwikkelen. Reden waarom hij ook nog niet de eindafrekening wil maken over het project. ‘Natuurlijk zat er een prijskaartje aan de boedelscheiding met Strukton. Het ging om vele miljoenen euro's en dat is in absolute zin een fors bedrag. Afgezet tegen de totale hoogte van de aan-neemsom wordt het al minder. Los daarvan is het niet eerlijk om nu al zo'n rekensom te maken. We zijn pas halverwege het gehele project. De tunnel is klaar, maar de vastgoedontwikkeling en woningbouw zijn pas net begonnen. Misschien wordt het verlies



Impressie van nieuw vastgoed aan de zuidzijde van de Groene Loper (2017).

daarmee nog groter, misschien is de eindafrekening straks positief. Niemand kan voorspellen hoe de woningmarkt er over een aantal jaren bij staat. Dat neemt niet weg dat dit project is aanbesteed in een periode met slechte marktomstandigheden en veel concurrentie. Marktpartijen hebben daarom scherp ingeschreven, in dit geval door voor het vastgestelde budget veel kwaliteit te leveren. Of we daarbij achteraf niet te veel onze nek hebben uitgestoken, moet de tijd leren. Het is voor mij in elk geval geen aanleiding om te zeggen dat bij A2 Maastricht de risicoverdeling niet in orde was.’

Broertjes en zusjes

Verantwoordelijk voor het vastgoedprogramma bij A2 Maastricht is Onno Dwars, directeur van Ballast Nedam Development. Hij vindt het gebied langs de Groene Loper om meerdere redenen bijzonder en helemaal anders dan een doorsnee nieuwbouwlocatie. ‘We gaan hier woningen ontwikkelen nadat de openbare ruimte al klaar is. Mensen kunnen hier straks een woning kiezen op basis van het uitzicht dat er dan al is. Bijzonder is ook dat het gebied smal en langwerpig is. Dat stelt hoge eisen aan de aansluiting van de bebouwing op de directe omgeving. Verder is ook de aanleiding

anders. Op deze plek is een infrastructurele ingreep gedaan die er voor Maastricht echt toe doet en het verschil gaat maken. Dan mag je een hoge kwaliteit verwachten, zeker in een stad als Maastricht die zich qua architectuur en verscheidenheid onderscheidt van andere Nederlandse steden. Zo'n project als dit zouden we in Rotterdam heel anders invullen.’ Dwars wil maar zeggen dat de lat bij de vastgoedontwikkeling langs de Groene Loper hoog ligt. In nauwe samenwerking met het projectbureau krijgt dit gestalte in een juiste balans tussen enerzijds een sterk gestuurde en anderzijds een gedifferentieerde en vrije stedenbouwkundige invulling. ‘De Groene Loper is een noord-zuidverbinding, maar voor de Maastrichtenaren zijn de oost-westverbindingen belangrijker. Deze worden extra geaccentueerd met hoekoplossingen met meer volume, met op de begane grond commerciële mogelijkheden en daarboven appartementen. Langs de Groene Loper zelf willen we werken met ensembles van vier tot zes woningen in verschillende breedtes maar met dezelfde uitstraling, waarbij de bewoners zelf kiezen tussen bijvoorbeeld drie of vier lagen en wel of geen plat dak en/of erker. Er moet veel interactie ontstaan tussen de woningen en de straat. Omdat de achtertuinen doorgaans lager liggen dan de Groene Loper,

ontstaan er mogelijkheden om te variëren met bijvoorbeeld een beletage, met de voordeur hoger dan de straat, of een souterrain waarbij de voordeur juist lager ligt. Alles bij elkaar moet dit de statigheid en gemêleerdheid uitstralen die zo past bij Maastricht. Met gebouwen die als broertjes en zusjes samen het verhaal vertellen van de Groene Loper.’

Flexibel en duurzaam

Het bestemmingsplan A2 Traverse legt wel de bebouwingsvlakken vast, maar niet de bouwhoogtes en woningtypes en -categorieën. Afhankelijk van de marktontwikkelingen bouwt Ballast Nedom koopwoningen of huurwoningen in de vrije of sociale sector. Voor dat laatste worden gesprekken gevoerd met woningcorporaties. Zo moet een woningprogramma ontstaan voor een verscheidenheid aan doelgroepen. De lange looptijd van het project biedt daarbij ruimte om tussentijds bij te sturen. Zo is het woningprogramma begin 2018 al anders dan dat bij de gunning van het project. Het is verlaagd naar zo’n 900 woningen (excl. de gerenoveerde woningen in de Gemeenteflat) en de nadruk ligt nu sterker op ruime grondgebonden woningen met tuin, in plaats van op appartementen en boven- en benedenwoningen. ‘De woningbehoefte is de laatste tien jaar veranderd’, aldus Dwars. ‘Beneden- en bovenwoningen zijn minder in trek. Langs de Groene Loper gaan we wel appartementen bouwen, maar dan op de hoeken en wellicht in hogere torens bij het Europaplein en de Geusselt. Dat zijn ook de plekken waar je met massa accenten kunt leggen.’ Anders dan een jaar of tien geleden is ook de veel grotere aandacht voor duurzaamheid. Ballast Nedom hanteert hierbij een brede definitie, al springt het besluit om gasloos te bouwen in het oog. Dwars: ‘Ballast Nedom onderschrijft met de gemeente Maastricht de klimaatdoelen van Parijs. Maar we denken bij duurzaamheid ook aan *design*, door bijvoorbeeld zonnepanelen te integreren in het ontwerp. Of aan gezondheid, door aandacht te besteden aan de ventilatie van de woningen en de mogelijkheden voor kinderen om veilig buiten te spelen. Aan mobiliteit, door te kijken hoe we elektrisch vervoer kunnen faciliteren. Aan de ecologie, door in de gevels nestelmogelijkheden voor mussen of schuilplekken voor vleermuizen op te nemen. Aan het bevorderen van sociale interactie, door bestaande gebouwen bij het project te betrekken en zo aantrekkelijke plekken te creëren. En aan het inschakelen van mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt bij de bouwactiviteiten, zodat de Groene Loper nu al voor mensen het verschil kan maken. Het gaat er om dat we het vastgoedprogramma niet benaderen als een huisvestingsopgave, maar als een bredere opgave om vastgoed te realiseren dat past in een duurzaam systeem.’

Om deze benadering vanaf het begin neer te zetten, bouwt Ballast Nedom in de eerste fase van de vastgoedontwikkeling een honderdtal woningen. Ze komen te staan rond de Lourdeskerk, zodat de Groene Loper meteen een hart krijgt. ‘Ik zie dat mensen aan het Europaplein die op Funda hun huis verkopen, nu al spreken van wonen langs de Groene Loper. Met een robuuste start van de nieuwbouw rond de Lourdeskerk willen we dat gevoel versterken. Want hoe beter we de Groene Loper in het begin neerzetten, hoe aantrekkelijker het gebied ook wordt voor andere functies – van winkels tot horeca en kleine kantoren – en hoe eerder de achterliggende gebieden zich mogelijk gaan optrekken aan de nieuwe ontwikkeling. Dat laatste gebeurt in goede samenwerking met de corporaties, omdat dat nu eenmaal tot een beter plan leidt.’

Voorbeeldproject

Tot slot de vraag in hoeverre A2 Maastricht als een voorbeeldproject moet worden beschouwd. Daarvoor gaan we terug naar Olav Padberg. ‘Wat mij betreft wel’, antwoordt hij. ‘Nederland kan veel leren van de aanbesteding van A2 Maastricht en de flexibiliteit waarmee opdrachtgever en aannemer hebben samengewerkt vanuit het belang van het project. We moeten daarbij wel in het oog houden dat het succes drijft op een aantal personen, ook of juist aan de opdrachtgeverskant. Op mensen die in staat zijn bij alle belanghouders de handen op elkaar te krijgen voor een project, om vervolgens ook met de marktpartijen op basis van vertrouwen te gaan werken. Dat is niet iedereen en alle projecten gegeven.’

De nieuwe contouren van de Groene Loper zijn steeds duidelijker zichtbaar (december 2017).

Impressie van gevarieerde woningbouw langs de Groene Loper (2017).





Guido Houben, Eric Diepstraten, Daan Prevoo en Gert-Jan Krabbendam over het belang van A2 Maastricht

Leden van de Stuurgroep A2 Maastricht

‘Niet wij-zij, maar wij’

De formeel hoogste instantie in A2 Maastricht is de gelijknamige stuurgroep. Hierin houden bestuurders en directeuren van de in het Projectbureau A2 Maastricht samenwerkende overheden de voortgang van het project in de gaten en sturen ze waar nodig bij. Vier leden van de stuurgroep kijken terug op een periode waarin altijd goed is samengewerkt en elke partij, hoe klein of groot ook, een gelijkwaardige positie innam. Ook kijken ze vooruit, naar een toekomst waarin de Groene Loper een wenkend en duurzaam perspectief biedt voor de stad Maastricht en haar omgeving.

Daan Prevoo, gedeputeerde Energie, Duurzaamheid en Wonen Provincie Limburg

‘De tunnel wordt vaak neergezet als de verbinding van Nederland met Europa. Zeker voor de logistieke sector rond Venlo is dat belangrijk. Net zo goed echter vormt de tunnel de toegangspoort vanuit het zuiden naar Nederland. Het is een boom met vele takken en een grote betekenis voor de toegankelijkheid van Nederland vanuit deze euregio en de rest van het continent. De provincie is betrokken geraakt bij A2 Maastricht vanwege het provinciale belang van een goede bereikbaarheid van Maastricht en de Beatrixhaven. Onze betrokkenheid is gaandeweg verbreed. Wij bewaken de luchtkwaliteit met meetstations in het tunnelgebied. Uitgaande van de eerste meetresultaten lijkt deze sinds de aanleg van de tunnel duidelijk verbeterd. Er staan immers geen lange rijen vervuilende auto’s meer op de President Rooseveltlaan. We dragen ook financieel bij aan de verduurzaming van de Groene Loper. Het is een mooie eerste stap dat er nu woningen zonder

gasaansluiting worden gebouwd, maar ik ga graag verder en streef naar energieneutrale woningen: nul op de meter. Mogelijk biedt het nieuwe vastgoed in combinatie met de bestaande bebouwing en de dienstengebouwen van de tunnel kansen voor lokale warmtenetten. Ook kan de Groene Loper als een groene long twee wijken aan elkaar verbinden. Het vastgoedprogramma is een zeer omvangrijk woningbouw-project. Inclusief de bestaande plannen kent dit gebied een overschot aan koopwoningen en tekort aan betaalbare woningen. Ik zet me er voor in dat langs de Groene Loper ook betaalbare huurwoningen worden gebouwd. Iedereen moet kunnen mee-genieten van dit prachtige nieuwe stukje Maastricht. Zo'n groot project als A2 Maastricht kan alleen slagen door een goede samenwerking. Dat dit heeft gewerkt, blijkt wel uit het feit dat het project op tijd is opgeleverd. Alle hulde aan de uitvoerende partijen hiervoor. In moeilijke tijden hebben zij de verantwoorde-lijkheid genomen om dit verhaal tot een goed eind te brengen. Lastig vond ik de commotie rond de arbeidsmigranten, zeker vanuit mijn politieke achtergrond als SP-bestuurder. De stuurgroep en het consortium hebben hun verantwoordelijkheid genomen en samen gewerkt aan een projectspecifieke oplossing. De mooiste momenten vond ik naast de ingebruikname van de tunnel de Dagen van de Bouw. Omwonenden konden na jaren van overlast nu in de tunnel zelf zien waar dat enorme project goed voor was. Daarmee werd een podium geboden aan de mensen die dat het meest hadden verdiend.'

Guido Houben, wethouder van onder meer Verkeer en Vervoer gemeente Meerssen

'Ik ben als wethouder van Meerssen sinds mei 2014 lid van de Stuurgroep A2 Maastricht. Grappig is dat ik eerder in mijn carrière bij het ministerie van onder meer Milieu in Den Haag en bij de gemeente Maastricht ook al zijdelings met de tunnel te maken had. Meerssen was partner in dit project omdat A2 Maastricht de kans bood een infrastructurele fout uit het verleden te herstellen. Het ontbreken van een aansluiting tussen de A2 en A79 zorgde voor veel autoverkeer door met name onze kern Rothem. Ook veel vrachtwagens moesten door Meerssen om vanaf de snelwegen op bedrijventerrein Beatrixhaven te komen. De soms lange files die daardoor ontstonden, zijn nu verdwenen. Het auto- en vrachtverkeer is enorm afgenomen, zeker nu ook de buitenlandse chauffeurs het nieuwe verkeerssysteem hebben leren kennen. Ook de inwoners van Meerssen hebben de voordelen van A2 Maastricht inmiddels ontdekt. Vanuit Meerssen ben je nu door de tunnel binnen vijf minuten bij het ziekenhuis in Maastricht. Op de Meerssenerweg richting het centrum van Maastricht is het anders dan vroeger nog maar zelden nodig de toegang tot de stad te doseren. Mensen kunnen hier tegenwoordig doorrijden. Meerssen blijft ook de komende jaren bij A2 Maastricht betrok-ken. Wij waren en zijn een gelijkwaardige partij in de stuurgroep, ook als kleinste partner die financieel maar weinig kan bijdragen. Er is bijvoorbeeld goed naar ons geluisterd toen wij voorstelden

het knooppunt Kruisdonk eerder aan te leggen. In de stuurgroep zit ik met toppers aan tafel, kan ik in de marge over andere zaken overleggen en leer ik veel over bijvoorbeeld duurzaam vastgoed. We blijven bovendien betrokken vanwege het gezamenlijke belang van een goede toegang tot het Buitengoed Geul & Maas en de samenwerking in Zuid-Limburg bij de woningbouwprogrammering. Mijn mooiste moment bij A2 Maastricht vond ik niet eens de ingebruikname. Daarvóór hebben we met de gemeenteraad van Meerssen een excursie gemaakt naar de tunnel. Ik ben toen, net als één van de vorige pausen, op mijn knieën gegaan en heb de grond gekust. Om maar aan te geven hoe belangrijk dit project voor ons is.'

Eric Diepstraten, directeur Netwerkmanagement

Zuid-Nederland Rijkswaterstaat

'Ik vertegenwoordig sinds de zomer van 2016 Rijkswaterstaat in de Stuurgroep A2 Maastricht. A2 Maastricht is voor ons een belangrijk project vanwege de constructie van een tweelaagse tunnel met vier tunnelbuizen. Dat biedt de kans om bij incidenten en onderhoud één tunnelniveau open te houden. Zo hoeft het verkeersnetwerk minder vaak uit te vallen en dat is belangrijk. De impact daarvan in een stedelijk gebied is namelijk groot omdat het verkeer dan vast komt te staan. Anders aan dit project, in elk geval bij de start, was ook de gezamenlijke financiering, het gemeenschappelijke projectbureau en de goede samenwerking tussen zowel de opdrachtgevers onderling als tussen de opdracht-gever en opdrachtnemer. Ook het feit dat projectbureau en opdrachtnemer in hetzelfde gebouw zitten, helpt om dichterbij elkaar te staan. Het was hier in alle opzichten WJ: tussen Rijk en regio en tussen opdrachtgevers en opdrachtnemer. Dat is ook naar de burgers veel duidelijker. Rijkswaterstaat heeft in dit project veel goede ervaringen opge-daan op het vlak van techniek, organisatie en aansturing. Wat ik vooral meeneem, is het vertrouwen in het werk van een project-bureau en de opdrachtnemer. Rijkswaterstaat heeft nog wel eens de neiging zaken te willen overnemen. Hier hebben we gezien dat je niet alles zelf hoeft op te lossen, maar ook de verantwoordelijk-heid kunt overdragen. Met als resultaat een fantastische integrale oplossing met een infrastructuur die de leefbaarheid in Maastricht enorm heeft verbeterd. En een tunnel die vanaf het begin uitstekend heeft gefunctioneerd. De aanbestedingsvorm die bij A2 Maastricht is toegepast, verdient navolging. Het is goed om marktpartijen te stimuleren met innova-tieve oplossingen te komen. Dat levert meer resultaat op dan zelf iets te bedenken en de markt te vragen daar een prijs voor in te dienen. Met dat laatste zet je partijen niet in hun kracht. Mijn mooiste moment bij A2 Maastricht beleefde ik op 14 december 2016, de dag vóór de ingebruikname. Ik was met de trein naar Maastricht gekomen. Het was een schitterende, zonnige, koude winterdag met een stralend blauwe lucht. 's Middags hadden we tijdens het opdrachtgeversoverleg definitief de knoop doorgehakt dat de tunnel inderdaad open kon. Na weken keihard werken, gingen alle seinen op groen. Toen ik om half vier 's middags op

mijn OV-fiets naar het station terugfietste, voelde dat als een bevrijding. Een fantastisch gevoel. Alle druk viel weg, morgen gaan we open!'

Gert-Jan Krabbendam, wethouder Ruimtelijke Ontwikkeling,

Wonen, Natuur en Milieu gemeente Maastricht

'Als je iemand tien jaar geleden in een tijdmachine had gezet en overgeplaatst naar het heden, zou hij zich hebben afgevraagd: wat is hier gebeurd? Het is onvoorstelbaar hoe een plek waar vroeger het verkeer langs raasde nu transformeert naar een aantrekkelijk gebied om in te wonen, verblijven, fietsen, lopen en elkaar te ont-moeten. Ik vind het schitterend hoeveel meer ruimte de Groene Loper geeft aan fietsers en voetgangers dan aan het autoverkeer. Ik zou willen dat het overal zo was. De Groene Loper biedt een wenkend perspectief voor de stads-ontwikkeling in Maastricht. Ik ben blij met het streven van Ballast Nedam Development naar het bouwen van gasloze en energie-neutrale woningen. Daarbij zie ik ook dat de ontwikkelaar goed heeft gekeken naar de kenmerkende architectuur in Maastricht en zich daaraan wil spiegelen. Het zal leiden tot een aantrek-kelijk straatbeeld. Dat de gemeente Maastricht formeel geen invloed heeft op het woningbouwprogramma zet ons wel een beetje klem. Tegelijkertijd is dat nu eenmaal een gevolg van de afgesproken constructie, die heeft geleid tot extra kwaliteit in de openbare ruimte. We blijven met Ballast Nedam in gesprek om te bevorderen dat de nieuwbouw aansluit op de woningbehoefte in Maastricht. Positief is alvast dat er ook ruimte is voor sociale huurwoningen. Bouwen voor de behoefte betekent ook ruimte bieden aan wensen van de gebruikers. Dat de toekomstige bewoners langs de Groene Loper hun woning voor een belangrijk deel kunnen aanpassen aan hun wensen maakt mij enthousiast. Ze kunnen uit een palet aan opties kiezen om hun eigen woning samen te stellen, met bijvoorbeeld extra bouwvolume, een erker of dakkapel en een extra ingang naar het souterrain om daar een praktijkruimte te vestigen. Net zo enthousiast word ik van het initiatief vanuit een groep bewoners om aan het nieuwe park aan het Koningsplein en Oranjeplein extra kwaliteit toe te voegen. Ik ondersteun dat graag en probeer ook elders langs de Groene Loper ruimte te scheppen voor burgerinitiatieven. Als mensen zelf aan de tekentafel zitten, voelen ze zich eerder eigenaar van de omgeving, ook omdat deze aansluit op hun behoeften. De prachtige opgeknapte Gemeenteflat staat voor mij symbool voor hoe de positieve invloed van de Groene Loper zich als een olievlek over de omringende wijken en de stad Maastricht kan gaan verspreiden. De wijken Wittevrouwenveld en Wyckerpoort kunnen zich aan de ontwikkeling optrekken, zodat zij opnieuw plekken worden waar mensen met veel trots wonen.'



‘Het boek is nog niet uit’

Nu de tunnel en de Groene Loper zijn opgeleverd en het vastgoedprogramma is gestart, wordt het tijd de kansen van A2 Maastricht voor de omgeving te benutten. Verantwoordelijk hiervoor is manager gebiedsontwikkeling Jos Geurts. Volgens hem staat A2 Maastricht op de drempel van de vierde periode in haar geschiedenis. Na de roerige, geheimzinnige en spektakeljaren volgen de oogstjaren. ‘Nu het project zich steeds meer ontvouwt en openstelt naar andere initiatieven, ligt er nog een hele toekomst voor ons. Het avonturenboek is nog niet uit.’

Van alle mensen die nu en vroeger aan A2 Maastricht werk(t)en, is Jos Geurts er het langst bij betrokken. Hij noemt zichzelf *the man backstage*, steeds aan het pionieren in de nog onbekende frontlinie. ‘Als het doek eenmaal opgaat en de voorstelling begint, ben ik op een ander podium al bezig met de volgende voorstelling.’ Jos werd eind 2002 bij de gemeente Maastricht aangesteld als projectmanager A2. Hij was de kwartiermaker die achter de schermen het werk deed om het project, zoals hij het noemt, ‘goed in rij en gelid te krijgen’. Ruim vijftien jaar later werkt hij nog steeds aan A2 Maastricht, nu als manager gebiedsontwikkeling. Het behoort onder meer tot zijn taak om inhoud te geven aan de derde poot van het integraal gebiedsontwerp van A2 Maastricht. Naast infrastructuur en vastgoedontwikkeling ging het vanaf het begin ook om het benutten van de kansen voor de omgeving. Daarvoor zijn inmiddels ook financiële middelen vrijgemaakt.

Met wie anders dan Jos kunnen we de reeks van geïnterviewden in dit boek afsluiten? Als hét geheugen van A2 Maastricht haalt hij de ene na de andere herinnering naar boven, maar trekt hij ook de lijn door naar de toekomst. Het is een lange reis die begint in 2002 en misschien doorgaat tot in 2030.

Papieren tunnel

‘Een tunnel is gemaakt van beton, maar er is ook een papieren tunnel. Je wilt niet weten hoeveel papier is geproduceerd voor het eerste beton kon worden gegoten. Ik bouwde eerst aan de papieren tunnel. Onder veel ambtelijke nota’s, raadsvoorstellen, college-besluiten, memo’s e.d. prijkte mijn naam. Toen ik eind 2002 begon als projectmanager A2 Maastricht, was het project nog een beetje afdeling dood paard, maar er kwam een bestuurlijk en politiek momentum om dat te veranderen. Als kwartiermaker heb ik gewerkt aan tal van zaken die het A2-project op het schild moesten hijsen, die van het dood paard een springpaard hebben gemaakt. Dat gebeurde onder meer met een tweedaagse werkconferentie met het toenmalige ministerie van Verkeer en Waterstaat en Rijkswaterstaat Limburg in hotel La Butte aux Bois in Lanaken, een grote bijeenkomst met allerlei betrokkenen in Kasteel Rijckholt een jaar later, een marktverkenning in hotel Van der Valk in Maastricht en een buurtverkenning in het MECC. Van al die momenten heb ik geleerd dat er aan tafel wel zaken worden besloten, maar dat het natafelen voor het welslagen van een project minstens zo belangrijk is. Het is in de wandelgangen en de vrije uurtjes dat mensen een klik krijgen en met elkaar een persoonlijke band opbouwen. Elk projectmanagementboek schrijft voor dat je resultaatgericht moet werken. Klopt, maar je moet vooral ook aan relaties werken, zonder spelletjes te spelen. Met spelletjes spelen kun je op korte termijn misschien scoren, maar je wordt er op lange termijn onherroepelijk op afgerekend. Dat heb ik altijd het mooie gevonden van A2 Maastricht: het spel werd en wordt goed, open en integer gespeeld.’

Zweetdruppels

‘De periode tussen 2003 en 2006 beschouw ik als de roerige jaren. Het ging erom hoe we iedereen constructief meekregen in het verhaal; hoe we met zo’n groot avontuur voor de boeg een goede verstandhouding konden opbouwen met alle betrokkenen en de omgeving. In deze periode zijn het A2-Buurtplatform, het A2-Bedrijvenplatform en de A2-Werkgroep ontstaan. Ik bewaar er goede herinneringen aan. Het waren ook roerige jaren omdat na de bestuursovereenkomst van 2003 al snel bleek dat er te weinig geld was voor het project. Toen onder minister Karla Peijs duidelijk werd dat de verkeerscijfers ook voor Maastricht omhoog gingen en de afgesproken tunnel met 2 × 3 rijbanen te krap zou zijn, hebben burgemeester Leers en wethouder Aarts haar daarop aangesproken. Daar stond ze open voor. Ik kan me nog een autorit met Leers en Aarts herinneren naar een overleg in Den Haag met de verkeerswoordvoerders van de Tweede Kamer. Leers belde Peijs onderweg op om haar daarover te informeren. Peijs vroeg wat een tunnel met 2 × 4 rijbanen extra zou gaan kosten.

Leers legde de vraag bij mij neer, maar ik zat voorin naast de chauffeur en mijn tas lag in de kofferbak. Met het zweet in mijn nek haalde ik uit mijn hoofd de bedragen op. Het bleken achteraf gelukkig de goede te zijn.’

Staande ovatie

‘Ik heb nog twee andere mooie herinneringen aan deze periode. Op de marktverkenning in 2003 waren maar liefst 150 geïnteresseerden afgekomen. A2 Maastricht lag toen al goed in de markt. Wethouder Aarts hield een speech. Meteen na de eerste zin week hij volledig af van zijn tekst op papier. In plaats daarvan hield hij een gloedvol betoog uit de grond van zijn hart dat A2 Maastricht een maatschappelijke opgave was, dat het ging over mensen. De zaal was muisstil. Jaren later, in 2006, na de ondertekening van de Samenwerkingsovereenkomst, behandelde de gemeenteraad het voorstel om te starten met de aanbesteding. Mijn naam stond onder het raadsvoorstel. Na akkoord te zijn gegaan, stonden de raadsleden op en gaven ze een daverend applaus voor het bereikte resultaat. Ik zat ergens in een hoekje in de raadszaal en de rillingen liepen over mijn rug.’

Trots als een aap

‘Ook de geheimzinnige jaren tussen 2006 en 2009 zijn euforisch afgesloten. Met Louis Prompers was er een projectdirecteur gekomen die er schwing, structuur en consistentie in bracht en strak stuurde op de planning. Twee jaar lang werkten we in de loge van het voetbalstadion van MVV onder geheimhouding met drie partijen aan hun plannen. Er ontstond met elke partij een band. Je zag dat iedereen er voor ging. We waren als de dood ons iets te laten ontvallen van wat in een ander gesprek was gezegd. Om alles te scheiden, kregen de stukken van de afzonderlijke partijen elk een eigen kleur. Dat proces is euforisch afgesloten met de consultatieperiode, waarin de drie plannen zijn gepresenteerd aan het publiek. Ze werden warm onthaald en wij waren zo trots als een aap om te kunnen laten zien hoe mooi het zou kunnen worden in de toekomst. De bekendmaking van de uitslag vond ik emotioneel. We namen afscheid van twee partijen waarmee we intensief hadden samengewerkt. Ook hier was er oog voor de manier waarop mensen als persoon in de aanbesteding zaten. Ik zie Louis nog met zijn sigaartje op de MVV-tribune zitten als een directeur van één van de tenderteams weer iets persoonlijks had te bespreken. Knap vond ik hoe toenmalig wethouder Wim Hazeu zijn rol wist te vervullen tijdens de *black box* van de aanbesteding. De politiek in Maastricht moest immers gedurende de lange aanbestedingsperiode zijn adem inhouden. De raad werd goed geïnformeerd over het proces, maar mocht niets weten over de inhoud van de concurrerende plannen.’

Ingehaald door de crisis

‘De periode van 2010 tot en met 2016 noem ik de spektakeljaren van A2 Maastricht. Het project ontvouwde zich als een schouwspel om van te genieten. Ik heb me in deze periode beziggehouden met de afronding van de verwerving van de appartementen en



Ook voor de ambtelijke voorbereiders is het ondertekenen van de Samenwerkingsovereenkomst een mijlpaal (2006).

woningen die nodig waren om het project te kunnen uitvoeren. Daarnaast zette en zet ik me in voor het vervlechten van de A2-ontwikkeling met de vernieuwing van de aangrenzende wijken Wittevrouwenveld en Wyckerpoort door de woningcorporaties. Daar is destijds veel energie in gestoken, maar de crisis en de nieuwe wetgeving voor corporaties hebben de zaak toen vertraagd. Hetzelfde gold voor het voormalige en nu braakliggende KPN-terrein, dat buiten het plangebied van A2 Maastricht viel. Er was een plan voor, maar ook dat sneuvelde tijdens de bouwcrisis. Daar staat tegenover dat we er in geslaagd zijn om in redelijk korte tijd een totaalplan te ontwikkelen met een nieuwe Albert Heijn, een volledig gerestaureerde Gemeenteflat en een nieuw stadspark. Ook is het gelukt om het voormalige KPN-terrein in 2015 bij A2 Maastricht te betrekken. Met de corporaties, ontwikkelaars en andere betrokkenen blijven we steeds de mogelijkheden bekijken om ontwikkelingen aan elkaar te verknopen. Dat hoort wat mij betreft bij de overgang van de spektakeljaren naar de oogstjaren. Hoe gaan we er voor zorgen dat langs de Groene Loper een gebied ontstaat waarin mensen graag wonen en verblijven en waarin de oost-westverbindingen in de stad worden versterkt?’

De vier V's

‘De ondertunneling van de A2/N2 heeft door het innovatieve plan de Groene Loper kansen geboden die we van tevoren niet hadden kunnen bedenken: het geringe ruimtebeslag van de tweelaagse tunnel en de afslag van de A2/A79 naar bedrijventerrein Beatrixhaven, het doortrekken van de Groene Loper naar het Buitengoed Geul & Maas, het behoud van de Gemeenteflat. In de oogstjaren

moeten we die kansen, en de nieuwe kansen van het vastgoedprogramma, zien te benutten. De eerste voorbeelden zijn er al met de nieuwbouw van Albert Heijn en de prachtige restauratie van de Gemeenteflat. Geweldig hoe deze flat nu in vol ornaat en volle glorie laat zien hoe de vastgoedontwikkeling verderop langs de Groene Loper vorm kan krijgen, met de variatie in de gevel en de hoogte- en kleurverschillen. Het gaat er nu om daarmee door te gaan. Hoe kunnen we andere initiatieven laten aanhaken op de Groene Loper om alle kansen te benutten? Het projectbureau gaat niet over die initiatieven, maar probeert ze wel te faciliteren of los te trekken. Dat gebeurt in het programma Mijn Gezonde Groene Loper. In dit actieprogramma verduurzaming draait het om vier V's: Voorzieningen, Verbindingen, Verblijfsruimte en Veerkracht.’

Onderwijsboulevard

‘Bij de V van Voorzieningen staat het onderwijs centraal. Er liggen veel onderwijsvoorzieningen binnen tien minuten van de Groene Loper. Kunnen we dit aangrijpen om de onderwijsfunctie en daarmee het stadsdeel Oost te versterken? Verbindingen spelen hierbij een belangrijke rol. De onderwijsvoorzieningen hebben via de Groene Loper een snelle en aantrekkelijke verbinding met de natuur en de moderne sportfaciliteiten bij de Geusselt, de sportvelden, het zwembad en de nieuwe sporthal. Een geweldige kans om kinderen aan het bewegen te krijgen. Hoe kunnen we die verzilveren, maar ook de kansen voor de omwonenden om fietsend en lopend de stad uit te gaan naar het Buitengoed Geul & Maas? In het zuiden bekijken we met het Maastricht Universitair Medisch Centrum of de Groene Loper kan worden verbonden met de

Health Campus in Randwyck. Hoewel het projectbureau er niet over gaat, kan het wel partijen bij elkaar brengen die met eigen initiatieven op de Groene Loper willen aanhaken. Overal waar we daarvoor aanbellen, worden we enthousiast onthaald, al is het nog zoeken en tasten. Het gaat vaak ook om investeringen waarmee grote bedragen zijn gemoeid.’

IJzeren Gordijn

‘Een kans is ook het verbinden van de Groene Loper met het station en centrum van Maastricht. Er wordt wel gezegd dat met de ondertunneling de ‘Berlijnse muur’ van Maastricht is gevallen. Dat klopt, maar er is nog steeds het IJzeren Gordijn van het spoor. Een barrière van anderhalve kilometer breed waar je niet onderdoor of overheen kunt. Het projectbureau heeft geld vrijgemaakt voor een uitgebreide planstudie. En het startpunt daarvan is opnieuw de omgeving. We beschrijven de context, luisteren heel goed naar de omgeving en bouwen relaties op, om zo de betrokken partijen – gemeente Maastricht, Provincie Limburg, NS, ProRail en Maastricht Bereikbaar – te verbinden aan de opgave.’

Mussenflat

‘Mijn Gezonde Groene Loper heeft ook als doel een mooi verblijfsgebied te maken, waar mensen graag zijn. Dat proberen we op allerlei manieren te stimuleren, met bijvoorbeeld zitbankjes, openbare drinkwatertappunten en kunst in de openbare ruimte. We willen ook de ecologische kwaliteit van het gebied versterken. Ik heb de ontwerpers gevraagd een aantal iconische elementen te bedenken, die het gebied smoel en identiteit geven. Ze kwamen met de boombogen. Ik noem het mussenflats, omdat kleine vogels er kunnen verblijven en nestelen zonder bang te hoeven zijn voor katten of roofvogels. Ook willen we samen met Avenue2 bekijken of de voor- en achtertuinen iets kunnen betekenen op ecologisch gebied. Zodat de nieuwe bewoners niet meteen alles betegelen en de tuin ommuren met de eerste de beste schutting uit een doe-het-zelf winkel.’

Welkom voelen

‘Die nieuwe bewoners zullen zich welkom voelen op een stadse plek in een groene omgeving met goede faciliteiten zoals scholen, winkels, sportmogelijkheden en het station binnen tien minuten loopafstand. Tegelijkertijd buigen we ons met onder meer instellingen in welzijn en zorg over de belangrijkste sociale opgaven van dit gebied. Hoe kunnen we een gemeenschap maken waarin huidige en toekomstige bewoners zich thuis voelen? Daarnaast onderzoeken we de mogelijkheden om een soort A2-school nieuwe stijl in te richten. Kunnen we mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt nieuwe kansen geven in bijvoorbeeld het beheer en onderhoud van de openbare ruimte en het groen van de Groene Loper? Dat hoort bij de V van Veerkracht.’

Niet af

‘Mensen vragen me wel eens of het nu niet is afgelopen met dit project. Of ik er na vijftien jaar, met mijn voorliefde voor pionieren, nog wel zin in heb, nadat ik zes wethouders, vijf ministers, drie A2-projectdirecteuren en vijf vastgoeddirecteuren bij Avenue2 heb meegemaakt. Maar als je alles hiervoor hebt gelezen, snap je dat het verhaal van A2 Maastricht niet af is. Er ligt nog een hele toekomst voor ons en we staan nog maar aan het begin van de oogstjaren. Het avonturenboek is wat mij betreft nog lang niet uit.’

Kathedraal bouwen

‘Als ik terugkijk op de lange periode waarin ik aan A2 Maastricht heb gewerkt, snap ik waarom dit project zoveel mensen heeft geraakt. Het doet mij denken aan het verhaal van de drie metselaars. Ze doen alle drie precies hetzelfde en werken aan de muur van een kathedraal. Een voorbijganger vraagt wat ze doen. De eerste zegt: dat ziet u toch, ik stapel de ene op de andere steen. De tweede zegt: ik metsel een muur. De derde zegt: kijk eens om u heen, ik bouw mee aan een kathedraal. Eigenlijk is dat wat we in al die jaren samen hebben gedaan. We zijn er in geslaagd om naast de Basiliek van Onze Lieve Vrouw en de Sint Servaaskerk in Maastricht een nieuwe kathedraal neer te zetten.’



De reuzenpilaren bij de Voltastraat en Scharnerweg zijn iconische elementen, bedoeld om het gebied een eigen smoel en identiteit te geven (2017).

De gerestaureerde Gemeenteflat krijgt weer de allure van vroeger (2017).



JAREN VIJFTIG Bewoners aan het Oranjeplein wonen aan een rustige weg, waar paard en wagen voorbij komen.



1963 De Witte Vrouwenweg wordt een autoweg.



1960 De President Rooseveltlaan vanuit de Torenflat. In de achtergrond staat de Lourdeskerk.



JAREN ZESTIG De flats aan de President Rooseveltlaan zijn populair bij Maastrichtenaars en worden al snel volop bewoond.



2000 De N2, zoals de autoweg tussen Geusselt en Europaplein heet, is uitgegroeid tot een drukke autoweg met maar liefst zes verkeerslichten. Berucht bij vakantieverkeer dat jaarlijks Maastricht moet passeren op weg naar het zuiden.



2000 De N2 is een barrière die Maastricht-Oost doormidden snijdt. Mobiliteit en leefbaarheid van de omliggende wijken staan onder grote druk. In politiek Den Haag groeit het besef dat een oplossing nodig is.



DECEMBER 2002 Het besluit om de A2 in Maastricht aan te pakken, hangt in de lucht. Bewoners van de te slopen flats aan de President Rooseveltlaan protesteren.



DECEMBER 2002 Onder burgemeester Gerd Leers wordt de aanpak van A2 Maastricht steeds concreter. De voorbereidingen kunnen beginnen, eind 2006 wordt het project in de markt gezet.



EIND 2008 / BEGIN 2009 Drie marktpartijen doen mee aan de aanbesteding. Gedurende negen weken presenteren ze hun plannen aan het publiek. Omwonenden en bezoekers kunnen per plan aangeven wat ze goed vinden en wat ze graag anders zien.



2009 Na een zorgvuldig selectieproces valt de keuze op de Groene Loper van Avenue2 als beste plan voor Stad en Snelweg. Het glas wordt geheven bij de ondertekening van het contract voor de realisatie.



OKTOBER 2010 De tijdelijke voetgangersbrug 'Maartensbrug' wordt op verzoek van het Sint-Maartenscollege vervroegd geplaatst zodat de leerlingen veilig kunnen oversteken naar een dependance aan de overkant. De binnenzijde van de brug is versierd met ontwerpen van de leerlingen.



NOVEMBER 2010 In Buitengoed Geul & Maas (toen nog Landgoederenzone) wordt, ter voorbereiding, archeologisch vooronderzoek gedaan.



OKTOBER 2010 Start van het grondwerk voor de bouw van de ecoducten Bunderbosch en Kalverbosch. Het zijn twee van de in totaal 22 'kunstwerken' die voor A2 Maastricht gebouwd worden.



APRIL 2011 Avenue2 graaft proefsleuven om de aanleg van de bouwkuipwanden in de Maastrichtse ondergrond te testen voordat het feitelijke tunnelwerk begint.



MEI 2011 De flat aan de Viaductweg wordt als eerste gesloopt, later dat jaar volgt de sloop van panden aan de Dr. Schaepmanstraat, President Rooseveltlaan, Burgemeester Bauduinstraat en de onderdoorgang bij de Schepen Roosenstraat.



OKTOBER 2011 Firma Züblin start bij Europaplein met het intrillen van damwandplanken voor het maken van de bouwkuip.



SEPTEMBER 2011 Tijdens werkzaamheden rond de Geusseltvijver worden de beschermde bittervoorns, de zwanenmosselen en een deel van de kantbegroeiing verplaatst naar de Olympiavijver.



JANUARI 2012 Om ruimte vrij te maken voor de tunnelbouwkuip schuift kruispunt Geusselt drie keer op. De eerste ombouw vindt plaats in januari 2012, de tweede in juni van dat jaar. In 2013 wordt Geusselt voor de derde keer omgebouwd.



MAART 2012 De Paardentunnel wordt opgebouwd met prefabonderdelen die één voor één worden ingehesen. De Paardentunnel voor voetgangers en fietsers gaat in de loop van 2018 als laatste kunstwerk voor A2 Maastricht open.



MEI 2012 Bij Oranjeplein-Oost is ruimte nodig voor de bouwweg langs de tunnelbouwkuip. Eigenaren staan een deel van hun voortuin af en ontvangen tijdens de bouwperiode een vaste huursom. In 2015 worden de voortuinen hersteld en teruggegeven.



MEI 2012 In de Lourdeskerk wordt de Heilige Barbara voor de tunnelbouw geïntroduceerd. De viering is een initiatief van pastoor Mattie Jeukens en wordt druk bezocht door bewoners, bouwers en bestuurders. Later krijgt Barbara een plekje in de tunnelbouwkuip, onder de wanden-dakconstructie.



JUNI 2012 Acht kilometer riolering wordt verlegd voordat het tunnelwerk begint. Omwonenden ondervinden forse hinder.



JUNI 2012 A2 Maastricht neemt voor de eerste keer deel aan de Dag van de Bouw. 5.500 bezoekers maken gebruik van de kans om een kijkje achter de schermen te nemen.



OKTOBER 2012 120 meter lang, 15 meter breed en 3500 ton zwaar: dat is het nieuwe viaduct A2/A79. Vierhonderd belangstellenden weten een kaartje te bemachtigen en zijn er op zaterdag 27 oktober 2012 in de vrieskou bij als het viaduct over een afstand van 50 meter naar zijn definitieve plek wordt gereden.



OKTOBER 2012 De John F. Kennedysingel is verlegd en er rijdt verkeer over vier tijdelijke autoviaducten. De zuidelijke bouwkuip is dan 30 moten lang. Oftewel: ruim 700 meter vanaf Europaplein tot aan de Nassaulaan-West.



NOVEMBER 2012 Bij Europaplein is de tunnelbouw het verst gevorderd. Vanaf het zuiden slingert de tijdelijke N2 richting noorden, tot aan Nassaulaan-West.



FEBRUARI 2013 Bij Europaplein is voor de eerste en laatste keer een dwarsdoorsnede van de tweelaagse tunnel zichtbaar.



JULI 2013 Firma Züblin plaatst de laatste damwandplank. De grote sleufgrijpers verdwijnen uit het straatbeeld.



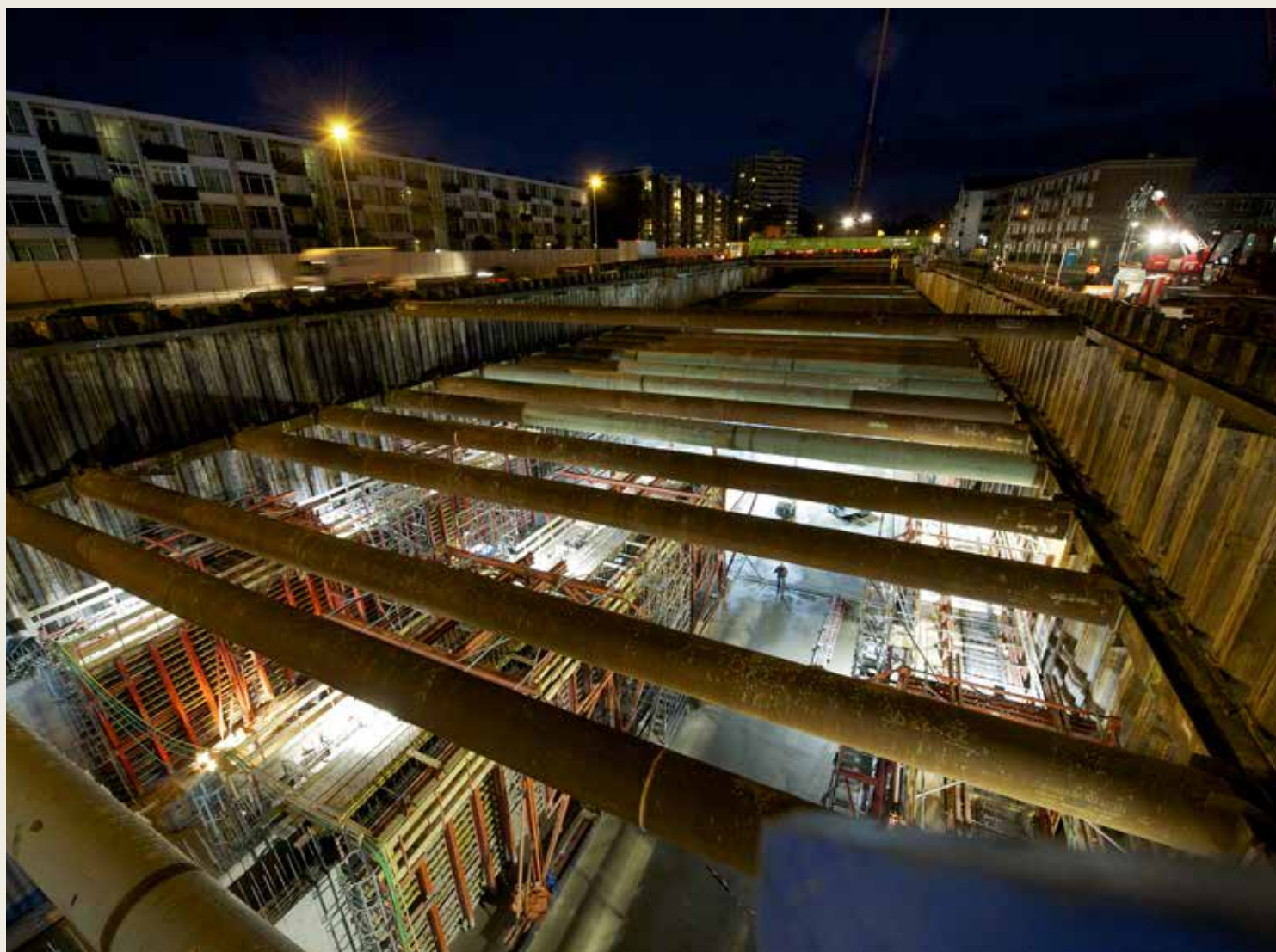
JUNI 2013 Niet overal langs de tunnelbouwkuip is ruimte voor hijskranen. Daarom worden traverses bovenop de bouwkuipwanden geplaatst. De eerste traverse staat bij het Oranjeplein.



JULI 2013 De wanden-dakconstructie, ter hoogte van de ANWB-flat (officieel Koningsresidentie), is gereed en ondergronds wordt de grond in fasen weggegraven.



DECEMBER 2013 Voor de uitvoering van A2 Maastricht is 15 hectare op de schop gegaan en 26 hectare nieuwe natuur teruggekomen in o.a. Buitengoed Geul & Maas en rondom de nieuwe wegen bij Kruisdonk.



DECEMBER 2013 De tunnelbouwkuip trekt dwars door Maastricht-Oost. Omwonenden zitten op de eerste rang en kunnen het tunnelwerk vanuit hun slaapkamerraam op de voet volgen.



JANUARI 2014 Het aanzien van Maastricht-Oost wordt gedomineerd door hijskranen, stempels en bouwverkeer. Het is passen en meten. De tijdelijke autoweg, bouwkuip en bouwweg liggen naast elkaar: 2014 is een topjaar aan werkzaamheden!



JULI 2014 Knooppunt Kruisdonk gaat open voor verkeer. Weggebruikers kunnen dankzij de nieuwe aansluitingen – onder andere – snel en makkelijk van de A2 naar de A79 rijden (en andersom) en naar bedrijventerrein Beatrixhaven.



JULI 2014 Leerlingen van basisschool De Letterdoes mogen een heuse tijdscapsule begraven binnen het werkterrein bij Geusselt.



MEI 2014 Het graafwerk zit erop en dat wordt gevierd met een feestelijke bijeenkomst bij de Lourdeskerk. De tunnelgravers hebben een hechte band met pastoor Mattie Jeukens, die voor zijn betrokkenheid een zwerfkei uit de bouwkuip met plaquette krijgt aangeboden.



SEPTEMBER 2014 De bouwkuip inspireert o.a. fotografen, schilders, dansers en muzikanten. In september 2014 opent de A2 EXPO van zestien kunstenaars in gebouw M bij de Tapijnkazerne. De expo trekt 4.000 bezoekers.



OKTOBER 2014 In de tunnelbuizen is de afbouw begonnen. De werkzaamheden variëren van het schoonmaken van brandwerende plafondplaten tot en met betonstort voor barriers.



NOVEMBER 2014 Kruispunt Meerssenerweg / Viaductweg is verlegd en de bouw van het zuidelijke viaduct is begonnen. De bouw van het noordelijke viaduct start een jaar later.



OKTOBER 2014 Ondergronds is de bouwkuip een wereld apart. Een waar mierennest van bedrijvigheid waar de bouwers niets meekrijgen van het verkeer dat langs de bouwkuip rijdt.



JANUARI 2015 Het tunnelwerk zit erop en bij de Lourdeskerk wordt de allerlaatste stempel uitgehesen.



APRIL 2015 De Heilige Barbara krijgt een eigen, permanente plek in de Koning Willem-Alexandertunnel. Pastoor Mattie Jeukens plaatst haar samen met oud-mijnwerker Frans Cals in haar nieuwe nisje.



JANUARI 2015 Bovengronds wordt duidelijk hoe groot het lege gebied is. De tunnel is afgedekt met 'menggranulaat', een mengsel van grond en stenen, waar onkruid niet in gedijt.



MEI 2015 De tunnel krijgt een Maastrichts tintje: bij de tunnel-uitgang van Geusselt is een mosasaurus op de tunnelwand aangebracht. Daarnaast is het trekvogelmotief te zien, dat ook langs de A2 tussen Amsterdam, Utrecht en Den Bosch terugkomt.



SEPTEMBER 2015 Voor de Ronald McDonald Huizen in Limburg wordt één van de tunnelbuizen omgetoverd tot een surrealistische feestlocatie. Dankzij ruim 550 gasten en meer dan 35 bedrijven wordt € 86.500 opgehaald, genoeg om aan gezinnen meer dan tweeduizend gratis overnachtingen aan te bieden.



JUNI 2015 A2 Maastricht neemt opnieuw deel aan de Dag van de Bouw. De tunnel kleurt groen, een verwijzing naar de toekomstige bovengrondse Groene Loper.



MAART 2016 Leerlingen van basisscholen Nutsschool en De Letterdoes zaaien binnen de werkterreinen bovenop de tunnel bloemen in voor de tijdelijke Groene Voorloper.



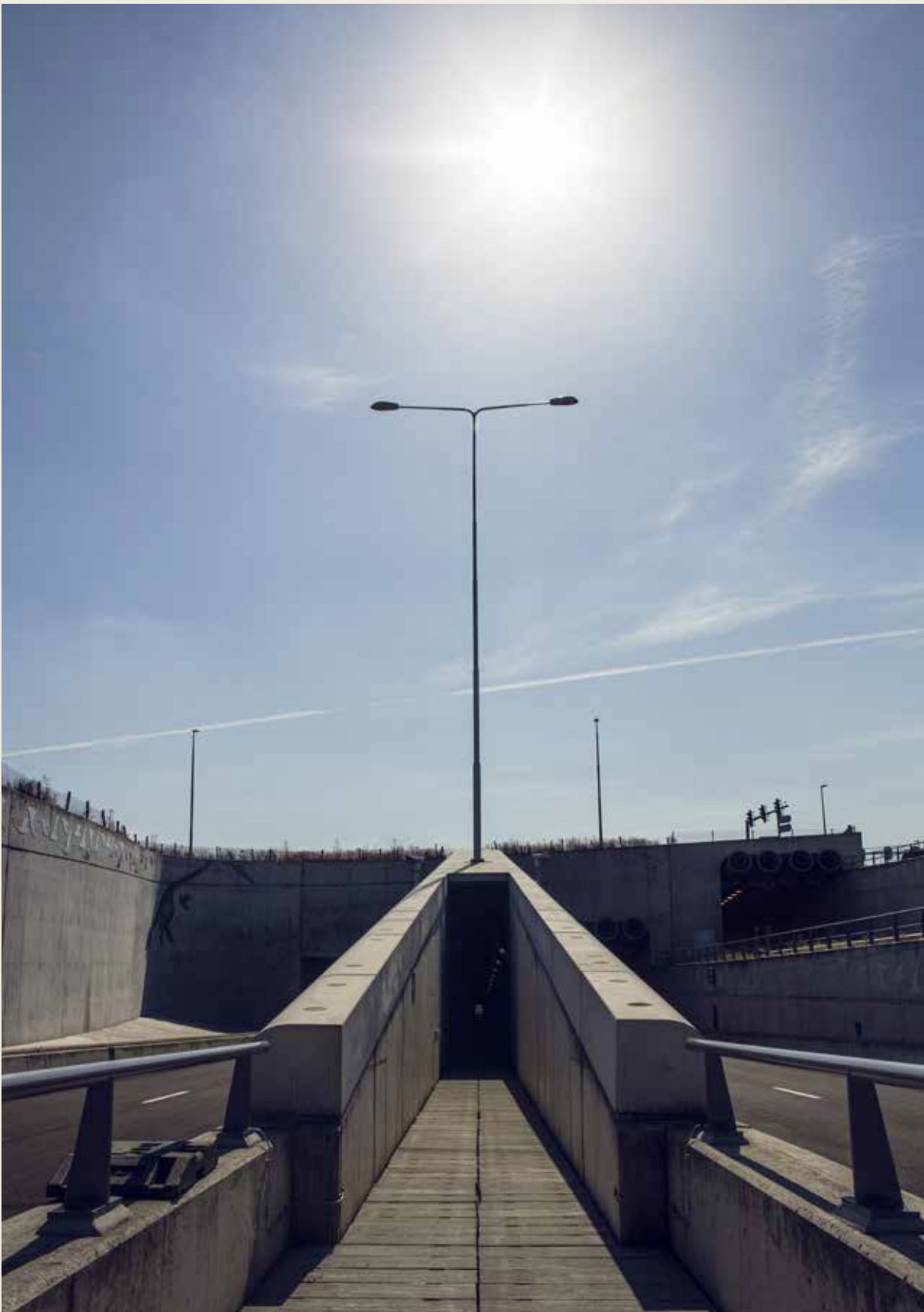
MEI 2016 Het landelijk deel van de Groene Loper tussen de Severenstraat, over de Wielerbaan, naar Vaeshartelt wordt feestelijk geopend met een fiets- en wandeltocht.



JUNI 2016 De wegenbouwers brengen de laatste (dek)lagen asfalt aan in de tunnelbuizen. Het Maastrichtse mengsel is een uitgekende mix met een levensduur van zo'n twintig jaar.



OKTOBER 2016 Tijdens het Tunnelweekend wordt optimaal gebruik gemaakt van de unieke kans om door de Koning Willem-Alexandertunnel te fietsen en wandelen. Ook vindt de A2-Tunnelrun for Charity plaats. In totaal komen er 25.000 bezoekers.



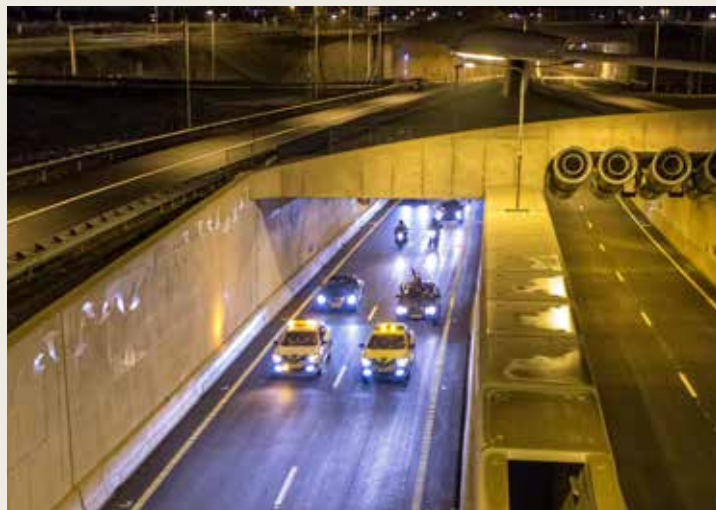
OKTOBER 2016 Rondom de tunnelmonden vinden de laatste afbouwwerkzaamheden plaats, zoals het aanbrengen van lantaarnpalen en vangrails.



DECEMBER 2016 Tijdens de #nachtvd4buizen wordt met een team van ruim 150 medewerkers gewerkt om het wegennet binnen korte tijd aan te sluiten op de vier tunnelbuizen.



DECEMBER 2016 #nachtvd4buizen: minister Schultz van Haegen (Infrastructuur en Milieu) opent met een telefoontje naar de verkeerscentrale van Rijkswaterstaat de 2,3 kilometer lange Koning Willem-Alexandertunnel.



DECEMBER 2016 #nachtvd4buizen: de eerste bestuurders rijden joelend door de nieuwe tunnel. De opleverdatum is gehaald.



MAART 2017 Stichting Nationale Boomfeestdag viert haar zestigste verjaardag in Maastricht. Maar liefst 550 kinderen uit Maastricht, België en Duitsland planten bomen als start van de aanleg van de Groene Loper.



APRIL 2017 Weg is de snelweg. Op zondag 9 april is de voormalige N2 het domein van voetgangers en fietsers. De tijdelijke N2 is voorgoed afgesloten.



APRIL 2017 Kruispunt Scharnerweg wordt omgebouwd tot een rotonde.



OKTOBER 2017 De Viaductweg, Terblijterweg en kruispunt Geusselt krijgen hun definitieve inrichting. De ombouw neemt twee maanden tijd in beslag.



DECEMBER 2017 De countouren van de Groene Loper worden steeds meer zichtbaar.



MEI 2017 De aanleg van de Groene Loper gaat volop van start. Een forse klus die tot in 2018 doorgaat.



Europaplein 2011



Europaplein februari 2018



Geusselt 2009



Geusselt februari 2018



Kruisdonk 2006



Kruisdonk februari 2018



N2-Corridor 2012



N2-Corridor februari 2018

Samenwerking overheidspartners
Stuurgroep A2 Maastricht 2003 – 2018

Rijkswaterstaat

	Jur Teders 2003 Hoofdingenieur-directeur RWS Limburg
	Folkert Post 2004 – 2006 Hoofdingenieur-directeur RWS Limburg
	Jean Luc Beguin 2007 – 2011 Hoofdingenieur-directeur RWS Limburg
	Jannita Robberse 2012 – 2016 Hoofdingenieur-directeur RWS Zuid-Nederland
	Eric Diepstraten 2016 – 2018 Directeur Netwerkmanagement RWS Zuid-Nederland

Ambtelijke ondersteuning door de jaren heen
Joop Spithout, Rob Prins (†), Aad Wilmink, Huub Winten, Diederik Timmer, Dick Jonkers, Sabine Kern, Chris Naus, Joyce Vreede, Jos van Kruisbergen, Jeroen Maas en Florine Verver-Bax.

Opdrachtgever voor de realisatie van A2 Maastricht zijn de vier overheidspartijen Rijkswaterstaat, gemeente Maastricht, Provincie Limburg en gemeente Meerssen. Voor de uitvoering hebben zij het zelfstandige Projectbureau A2 Maastricht opgericht. De (bestuurlijke) aansturing van het project is sinds 2003 in handen van de Stuurgroep A2 Maastricht, waarin de vier overheidspartijen zijn vertegenwoordigd.

Gemeente Maastricht

	John Aarts 2003 – 2006 Wethouder, voorzitter
	Mirjam Depondt 2003 – 2006 Wethouder
	Wim Hazeu 2006 – 2010 Wethouder, voorzitter
	Luc Winants 2006 – 2010 Wethouder
	Albert Nuss 2010 – 2014 Wethouder, voorzitter
	Gerdo van Grootheest 2010 – 2017 Wethouder
	Gert-Jan Krabbendam 2017 – 2018 Wethouder
	John Aarts 2014 – 2018 Wethouder, voorzitter

Ambtelijke ondersteuning door de jaren heen
Wim Meys (†), Jos Simons en Fred Sijben.

Onderstaand een overzicht van de bestuurders en directeurs van de Stuurgroep A2 Maastricht tussen 2003 en het ter perse gaan van dit boek in februari 2018. De bestuurders hadden en hebben veelal thema's als mobiliteit, verkeer, ruimtelijke ordening, milieu en duurzaamheid in hun portefeuille.

Gemeente Meerssen

	Jo Dejong (†) 2003 – 2007 Wethouder
	Luc Volders 2008 – 2010 Wethouder
	Jo Dejong (†) 2010 – 2013 Wethouder
	Chantal Nijkerken 2013 Wethouder
	Guido Houben 2014 – 2018 Wethouder

Ambtelijke ondersteuning door de jaren heen
Wim Jeuken (†), Manon Schepers, Chris Fiddlers, Peter Evers en Ed Moonen.

Provincie Limburg

	Math Vestjens 2003 – 2007 Gedeputeerde
	Bert Kersten 2007 – 2011 Gedeputeerde
	Antoine Janssen 2011 Gedeputeerde
	Patrick van der Broeck 2012 – 2015 Gedeputeerde
	Daan Prevoo 2015 – 2018 Gedeputeerde

Ambtelijke ondersteuning door de jaren heen
Peter Roëll, Marco Luijten en Raymond Fasen.

English summary

Background

The A2 motorway through the city of Maastricht in the Netherlands was a thorn in the eye of the city, the surrounding area, and road users for years until a solution was proposed in 2000. The route through Maastricht proved problematic for several reasons, especially to the international motorway traffic between Maastricht and Marseilles. The Maastricht motorway was a source of daily traffic congestion due to the six sets of traffic lights. The motorway cut straight through the city, isolating the eastern part of Maastricht from the rest of the city. The A2 motorway greatly undermined the quality of life, health, and traffic safety of nearby residents. The daily traffic congestion had a negative impact on the business climate in the city and surrounding area. Maastricht and its surrounding area decided decades ago that the ‘Berlin wall’ needed to go. Tunnelling was by far the best option as it removed most of the traffic from the city and preserved the valuable landscape surrounding Maastricht.

A collaborative approach

Due to the common desire to resolve liveability, accessibility, and mobility issues in Maastricht, the governmental stakeholders (the municipality of Maastricht, the Province of Limburg, the national government represented by Rijkswaterstaat [Directorate-General for Public Works and Water Management, the body that maintains the viaducts], and the municipality of Meerssen) opted for a collaborative approach. Together, they commissioned the A2 Maastricht project, contributed according to financial means, shared the risks, and collaborated to create Projectbureau A2 Maastricht and give it a broad mandate to act as the project’s commissioning party. An integrated plan was drawn up to commence the assignment. Transforming the section of motorway into a tunnel was a means to multiple ends: diverting the traffic into a two-kilometre-long underground tunnel, developing an attractive residential and recreational area, improving a total of six kilometres of the traffic system surrounding Maastricht by connecting the A2 and A79 motorways at Meerssen, increasing the accessibility of the Beatrixhaven industrial estate in Maastricht, and creating new opportunities for the area surrounding the tunnel. It was an approach that combined improving the infrastructure, integral regional development, and opportunities for the surrounding area. The integral approach was also used in the Madrid Rio, Paris Rive Gauche, and Big Dig (Boston) projects.

An innovative project

The process was structured in an innovative way as well. The parties that commissioned the project combined legal procedures such as the national government’s infrastructure procedure, the municipality’s zoning plans, and the selection of contractors from tendering bids in an effort to save time. During the tendering

process, they challenged bidders to come up with the best plan by hosting a ‘competitively-minded dialogue’. The selection criteria were clearly described, but not set in stone. The structure of the tender to be awarded was called Design & Construct: the contractor both designs and executes the work. The Market actors were therefore given the opportunity to come up with their own solutions. The amount they would receive for the project was pre-determined. Quality was therefore the decisive factor. The winning bid was not only awarded pre-determined a cash sum to design and construct the integral regional development and infrastructural works, they were also awarded a property development project including over nine hundred houses. The A2 Maastricht project therefore represented a total investment of 1.2 billion euros.

The Groene Loper

The innovative tender was awarded to Avenue2, a consortium of the building companies Strukton and Ballast Nedam, in early 2009. Their ‘Groene Loper’ (Green Carpet) plan was deemed to be the best of the entries. Avenue2 designed a double-decker tunnel that separates regional and local traffic and diverts more cars underground to create more usable land above the tunnel for a pleasant public space and living environment. The double-decker tunnel also reduced the size of the excavation site meaning that the motorway could be temporarily moved next to the excavation site, ensuring the continued flow of traffic during the construction work. This was a particularly important prerequisite for all bids in the tendering process. The second aspect of Avenue2’s winning bid was the ‘Groene Loper’, a wide pedestrian and cycling route on top of the tunnel, connecting the northern part of Maastricht to the Geul & Maas country estate area, which is a place of cultural-historical and topographical importance due to the rural estates and castles in the area. The ‘Groene Loper’ project adds value for Maastricht residents by increasing the recreational activities available to them.

Voluntary consultations

The most unusual thing about the tendering process was that the three competing parties presented their proposals to the general public before a winner was selected. Residents of Maastricht and the surrounding area were able to give feedback on each proposal. Local neighbourhood representatives and businesses were also involved in discussions. A2 Maastricht received approximately 3,500 responses. They instructed the bidding parties whether to incorporate, ignore, or consider each piece of feedback. The voluntary consultations with the general public, neighbourhoods, and businesses was a bold move by Projectbureau A2 Maastricht that risked endangering the level playing field of the tender. Thankfully they maintained a level playing field being by diligently coordinating the consultation process. This also resulted in the additional benefit of giving the residents of Maastricht and the surrounding area a sense of inclusion from a very early stage of the A2 Maastricht project.

Communications

This inclusion only increased as the project entered the execution phase. Projectbureau A2 Maastricht focused heavily on communicating with the surrounding area. Something very unusual in projects of this scale happened in early 2012, when Projectbureau A2 Maastricht and Avenue2 decided to combine their means of communication and only communicate with one voice. It paved the way for more focused communication which improved the inclusion of the general public in the A2 Maastricht project story in several ways. Stakeholders received weekly updates on what was happening in the excavation site and how work was progressing in video format. Weekly progress messages were sent out by post as well as included in information bulletins sent out with local newspapers. Each year the construction site was open to the general public for a weekend, including presentations in the information center and guided tours outside; 120,000 people in total attended the A2 Maastricht project. The initial fears regarding such a large building project in the city slowly changed into admiration as a result of the communication strategy. The local residents even came to embrace the project.

Best for Project

The collaborative communication strategy was an excellent fit for the A2 Maastricht project’s ‘Best for Project’ philosophy. Projectbureau A2 Maastricht maintained a very close working relationship with the contractor Avenue2 from the very start. The board of directors and management shared their concerns on a weekly basis. Their basic principle was that the construction works were not allowed to stop, in order to prevent excess expenditure on the part of the contractor, and inconvenience to the local residents. The risks were closely monitored and clear agreements were made on how to deal with extra work. The Best for Project philosophy is evident in many aspects of the A2 Maastricht project. The way in which the permits were granted is a stand-out example complementing the collaborative communication strategy. The A2 Maastricht project required 640 permits in total. All the applications were processed with machine-like efficiency thanks to the clever way of managing applications. In addition, no notices of objection were submitted against the permit applications.

A successful project with many firsts

All of the factors mentioned above proved to be the foundations of a successful project. The A2 tunnel in Maastricht opened to the public on 16 December 2016, the exact date specified in Avenue2’s contract. The governmental stakeholders did not exceed their budgets. The flow of traffic through Maastricht by way of the A2 was not measurably worse than before the project started. The tunnel functioned as planned when it was opened. The A2 Maastricht project also provided its share of firsts, such as applying the observational method to monitor the progress of the ongoing work in the excavation site during the digging process. This precaution was deemed necessary because no-one had ever built a tunnel in the marl subsoil of the Maastricht area.

The creation of the Ready to Operate team was a first, as the stakeholders who would use the tunnel began collaborating well in advance of the tunnel actually being opened. Yet another first was employing traffic psychologists to help flesh out the road designs. The road to success was also paved with difficulties such as in 2015, when both building companies that comprise Avenue2 suffered financial setbacks. Testing the technical traffic and tunnel equipment did not go smoothly.

Attention devoted to people

The A2 Maastricht project encompasses the stories of many people as well. In spite of the scale of the construction works, special attention was paid to initiatives and special requests submitted by the local residents. The Ronald McDonald-house in Maastricht/Valkenburg was granted the opportunity to organize a fund-raising dinner in the tunnel. The priest of the church next to the tunnel route introduced Barbara as the patron saint of tunnellers and construction workers. Machinery was turned off during weddings and funerals held at the church. Construction site watchers, often local pensioners, were unhindered as they eagerly followed the progress of the project. Terminally ill patients who may not have survived to see the tunnel completed were given a tour of the tunnel at their request.

Inspiration

Even once the public space is completed in spring 2018, the A2 Maastricht project will still not be completely finished. During the next few years, new sustainable homes will be built next to the Groene Loper. The utmost care will be given to ensuring that the opportunities afforded by the Groene Loper will be pursued. The four commissioning parties will continue to work together in Projectbureau A2 Maastricht to maintain the integral approach for the future. Looking back, the A2 Maastricht project is a source of inspiration in several ways for similar projects in the Netherlands and abroad, due to both its innovative approach and the exceptional cooperation inspired by the Best for Project philosophy. The A2 Maastricht project has produced a result that few could have anticipated in advance including: resolving a major bottleneck in the Dutch motorway network, re-connecting the city of Maastricht, improving the connection to the green area, reaffirming pride in the city and region, improving an entire traffic system, and even affording new opportunities to residents of nearby neighbourhoods.

Colofon

Uitgave	Projectbureau A2 Maastricht / Avenue2
Auteur	John Custers
Redactie	Team communicatie A2 Maastricht / Avenue2
Ontwerp	Zuiderlicht
Druk	Walters
Oplage	4.000
ISBN	978-90-828360-0-4

Fotografie geïnterviewden Aron Nijs
Fotografie omslag Fred Berghmans

Overige fotografie
Airphoto Netten p. 20 Archief De Limburger p. 10
Archief Projectbureau A2 Maastricht p. 14, 15, 16, 23, 28, 31, 43, 50, 51, 57 (links), 99, 172 (boven), 207, 218, 219, 237, 242, 243, 244, 245 (onder) Reen van Beek p. 12, 16 (onder), 33 (rechts), 39, 55, 126, 139, 147, 149, 157 (boven), 159, 167, 176 (rechts), 185, 189, 209 (boven), 248, 249, 250, 251, 252 (onder), 254 (onder) 257, 261, 264 (onder), 267 (rechts)
Fred Berghmans p. 184, 199, 223, 229 (boven), 239 (boven), 269 (onder), 274, 275 Loraine Bodewes p. 264 (boven)
Lars van den Brink p. 119, 271 Jean-Pierre Geusens p. 87 (rechts), 245 (boven) Harry Heuts p. 38
Bert Janssen p. 37, 42, 45, 48, 49, 67, 75, 81, 91, 109, 114, 127, 143, 157 (onder), 169 (boven), 172 (onder), 180, 196, 197, 212, 252 (boven), 258, 259, 262 (onder), 263 (onder), 265, 266, 268, 269 (boven), 270, 272 (linksonder), 278
Robert Lambrix p. 76, 153, 181, 254 (boven), 263 (boven)
Leon Mertens p. 33 (links), 276, 280 Aron Nijs p. 46, 57 (rechts), 87 (links), 98, 129, 169 (onder), 176 (links), 209 (onder), 218, 219, 239 (onder), 253, 272 (boven en rechtsonder), 273 (boven), 277, 279, 281, 282, 283 Paul Rutten p. 246, 247
Johannes Timmermans p. 192 Bjorn Vink p. 136, 137
Jonathan Vos p. 35, 219, 273 (onder) Peter Wijnands p. 41, 112, 132, 206, 218, 219, 256, 255, 260, 262 (boven)
Zuiderlicht p. 13, 18, 29, 63

Team Communicatie heeft zo zorgvuldig mogelijk alle fotografen vermeld. Mochten desalniettemin nog namen ontbreken, dan kunt u dit in de loop van 2018 nog melden bij info@azmaastricht.nl. Wij voegen de namen dan toe aan www.azmaastrichtmodel.nl.

www.azmaastrichtmodel.nl

© maart 2018, alle rechten voorbehouden.
Niets uit deze uitgave mag zonder voorafgaande schriftelijke toestemming worden gebruikt voor gedrukte en/of digitale doeleinden.
Uitgave gedrukt op FSC-papier.

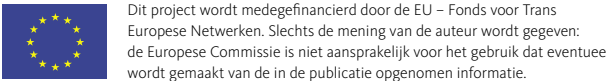
Dankwoord

Dit boek is in relatief korte tijd tot stand gebracht. Tussen het eerste idee en het ter perse gaan zat nauwelijks een half jaar. Er moesten mensen worden gevonden. Er was ‘graafwerk’ nodig in volle agenda’s om 44 afspraken te maken met 86 te interviewen personen. Archiven moesten worden doorgespit om oude en recente A2-foto’s te vinden en selecteren.

Wij danken iedereen voor de grote inzet en flexibiliteit om dit mogelijk te maken. Ook danken we alle geïnterviewden voor de openhartigheid waarmee zij hun A2-momenten met de auteur wilden delen. Zonder hen was dit boek niet zo rijk geworden als het nu is.

We bedanken ook de Stichting A.M. Schreuders. De uitgave is namelijk mede mogelijk gemaakt door de bijdrage van de Stichting A.M. Schreuders. In 2017 heeft A2 Maastricht met het plan de Groene Loper de Schreudersprijs gewonnen, dé vakprijs voor vernieuwende ondergrondse bouwprojecten.

Opdrachtgevers voor de realisatie van A2 Maastricht zijn het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat namens het Rijk en de gemeente Maastricht. In de Stuurgroep A2 Maastricht werken samen: Rijkswaterstaat, gemeente Maastricht, Provincie Limburg en gemeente Meerssen. Opdrachtnemer voor de realisatie van A2 Maastricht is Avenue2, dat bestaat uit Strukton en Ballast Nedam.



Op 16 december 2016 is in Maastricht de eerste tweelaagse tunnel van Nederland in gebruik genomen. Dit boek vertelt het verhaal van A2 Maastricht, een project waaraan veel mensen zich met hun hart hebben verbonden. Een project dat door de samensmelting van infrastructuur en gebiedsontwikkeling, van leefbaarheid en mobiliteit, het leven van inwoners, bezoekers en weggebruikers heeft verbeterd. Dat door de innovatieve aanpak, de intensieve samenwerking en de wijze waarop stad en omgeving het omarmden een bijzonder succes werd. Een onderscheidend project. Inspirerend. **Anders dan anders.**