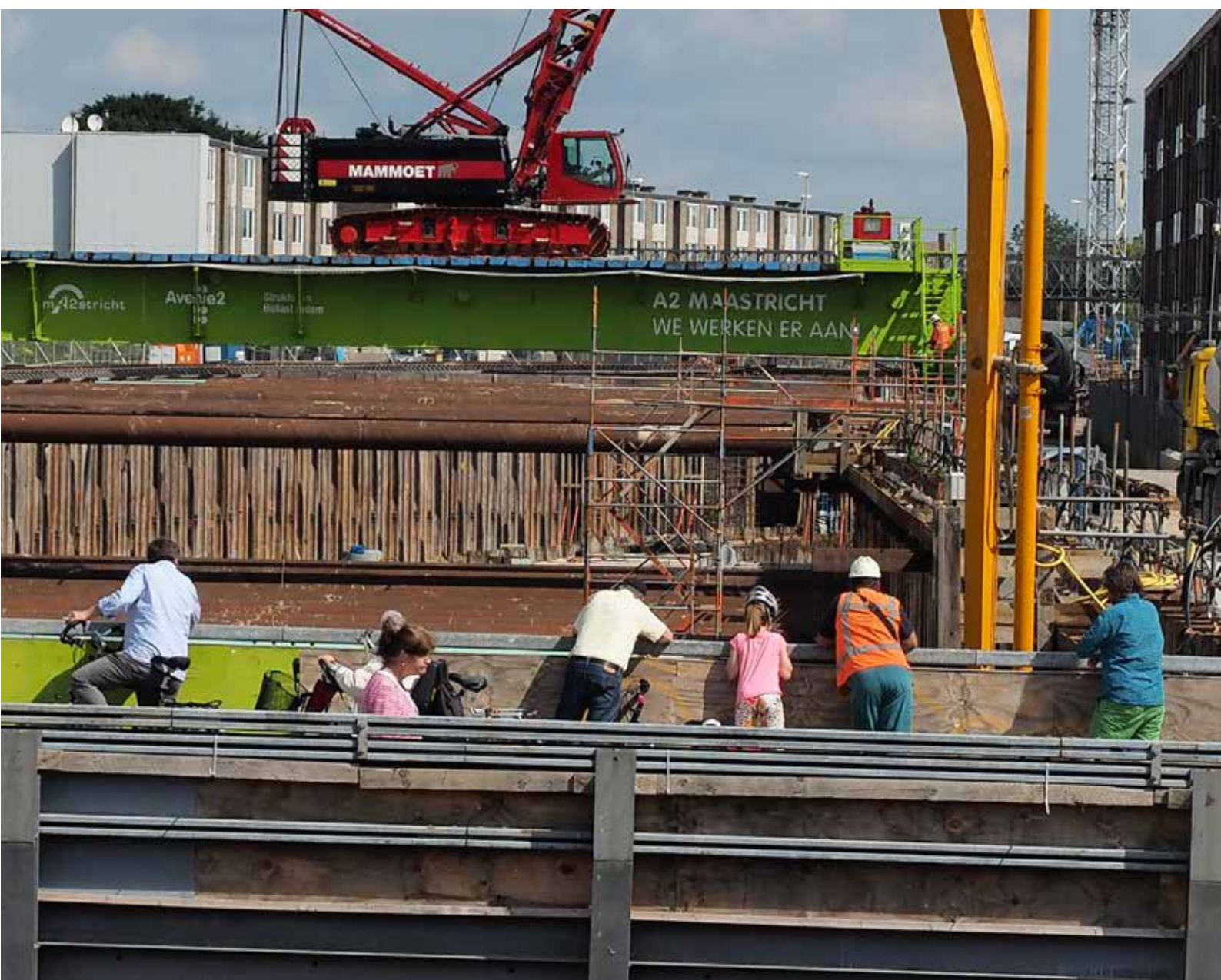


JAARVERSLAG 2014

PROJECTBUREAU A2 MAASTRICHT



TOPJAAR,
MAAR WE
ZIJN ER
NOG NIET.



Voor u ligt het jaarverslag van het Projectbureau A2 Maastricht over 2014. Voor mij persoonlijk was dat het jaar waarin ik na de verkiezingen voor de tweede keer voorzitter van de Stuurgroep A2 Maastricht ben geworden.

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

2014 was het jaar van de openstelling van de aansluiting tussen A2 en A79 bij Kruisdonk en de nieuwe weg naar bedrijventerrein Beatrixhaven. 2014 was ook het jaar van de laatste betonstort voor de ruwbouw van de tunnel. De betrokkenheid van de stad en omgeving is groot. De Dag van de Bouw trok bijvoorbeeld 12.000 bezoekers. En er was twee weken lang de EXPOA2 in de Tapijnkazerne waar een zestiental kunstenaars hun kijk gaven op de tunnelbouw. Ruim 4.000 bezoekers kwamen een kijkje nemen.

Inmiddels behoort het spectaculaire uitzicht op de bouwput al tot het verleden. De werkzaamheden gaan ondergronds door. 2014 was een topjaar, maar we zijn er nog niet.

In 2015 en 2016 gaan we vooral met drie zaken aan de slag:

1. De majeure opgave van de afbouw en de inrichting van de tunnel
2. Het ontwikkelen van ideeën en initiatieven voor de 'tijdelijke situatie' van braakliggende locaties waar niet meteen op gebouwd wordt
3. Het treffen van voorbereidingen voor de bovengrondse herinrichting zoals het nieuwe centrum in Maastricht Oost met de nieuwe winkel van Albert Heijn, de renovatie van de Gemeenteflat en het nieuwe stadspark tussen ANWB-flat en Torenflat.

Vanuit de samenwerkende partijen Rijkswaterstaat, Provincie Limburg, gemeenten Meerssen en Maastricht rekenen we ook de komende jaren weer op de betrokkenheid en het enthousiasme van vele partijen.

*Namens de Stuurgroep A2 Maastricht
Wethouder John Aarts*





“Sinds eind 2014 ligt de periode van de zichtbare realisatie (damwand-planken, stempels, betonwerk etc.) van de tunnel achter ons. Daar zullen we in de stad nog flink aan moeten wennen. De afbouw en inrichting van de tunnel komt er nu aan. Vergelijk het maar met de nieuwbouw van een huis. Wanneer de ruwbouw klaar is, moet er nog veel energie worden gestoken in de afbouw. Parallel zijn we ook volop bezig met de concretisering van visie van de bovengrondse herinrichting. In 2014 hebben hiervoor diverse interactieve sessies met de direct betrokken omgeving plaats gevonden. Creativiteit, samenwerken en communicatie zijn en blijven de drijvende krachten voor een succesvolle realisatie.”

*Louis Prompers, projectdirecteur
A2 Maastricht*

INHOUD

De Groene Loper: een totaalplan voor A2 Maastricht / **7**

Organisatie: nauwe samenwerking tussen alle partijen / **16**

Wettelijk kader: van planprocedures naar vergunning voor uitvoering / **20**

In vogelvlucht: uitvoering anno 2014 / **22**

We werken er aan: communicatie met de omgeving / **30**

EXPO A2: nieuwe 'familietak' A2 Maastricht / **38**

Vorbereidingen gebiedsontwikkeling: ontdekken van de wereld bovenop de tunnel / **42**

Van hevels naar sifons: grondwater onder controle / **48**

Vooruitblik 2015 / **50**

English summary / **52**

DE GROENE LOPER

EEN TOTAALPLAN VOOR A2 MAASTRICHT

REGELMATIG KRIJGEN WE GASTEN OP
BEZOEK OF VERTELLEN WE IN DEN LANDE
OVER A2 MAASTRICHT.

REGELMATIG LEVERT DAT VERBAZING
OP: MAKEN JULLIE MÉÉR DAN EEN
TUNNEL? EN LOOPT HET CONTRACT
VOOR DE VASTGOEDONTWIKKELING
DOOR TOT IN 2026?

REGELMATIG KRIJGEN WE DE VRAAG:
HOE DOEN JULLIE DAT?



A2 Maastricht – Méér dan een tunnel

De eerste dubbellaagse tunnel in Nederland is weliswaar het meest bekende kunstwerk, maar er worden nog 20 andere kunstwerken gebouwd (zie overzicht op pagina 26). Bovendien is het megaproject niet compleet zonder de aandacht voor o.a. landschap, natuur, stedenbouw en archeologie. Dat komt al tot uitdrukking in de naam die Avenue2 destijds heeft bedacht voor zijn plan; de Groene Loper. De Groene Loper is een voorbeeld van integrale gebiedsontwikkeling. Contractueel is er tot 2026 de tijd om letterlijk 'alles met alles te verbinden'. De manier waarop we dat doen, is in de loop der tijd het 'Maastrichtse Model' gaan heten. Tijd om dat model ook eens in ons eigen jaarverslag toe te lichten.

Maastrichtse Model: Best for Project

Het Maastrichtse Model staat voor een intensieve samenwerking tussen opdrachtgever (publieke partijen) en opdrachtnemer (marktpartijen). Een lijn die we tevens consequent doortrekken in de communicatie. Het is een formule die inspanningen vraagt van alle partners, want ieder moet zijn eigen (bedrijfsvoerings)regels voor een stuk loslaten. Maar het resultaat is die inspanning meer dan waard. Dankzij het Maastrichtse Model wordt de Groene Loper nog steeds een beter project. In de samenwerking spreken wij over: Best for Project. Best for City. Best for Region.

Onafhankelijke projectorganisatie met duidelijke afspraken

Een samenwerkingsverband dat wil slagen, moet professioneel georganiseerd worden. Daarbij gaat het niet alleen over de structuur, maar ook over duidelijke rollen, taken en besluitvorming. Daarom werd aan opdrachtgeverskant al in 2003 – en nog voor de aanbestedingsfase – gekozen een onafhankelijke organisatie, zijnde Projectbureau A2 Maastricht, op te zetten. Het Projectbureau creëerde tegelijkertijd een gezamenlijke identiteit, waardoor het projectbelang nog sterker op de voorgrond kon komen. Werken aan gezamenlijke identiteit en projectbelang doen we nog steeds, want iedere projectfase is weer anders.

Partners investeren in gemeenschappelijk belang; van 'stakeholders' naar 'shareholders'

De partners van het Maastrichtse Model zijn meer dan alleen 'stakeholders'. Het zijn 'aandeelhouders', want iedereen investeert in het gemeenschappelijk belang van het project. Binnen het kader van Best for Project is samenwerken voor ons een totaal andere aanpak dan het louter afstemmen van deelbelangen. Ondanks aparte werkprocessen is het essentieel dat de partners zich kunnen verplaatsen in de positie van elkaar. A2 Maastricht heeft zes 'aandeelhouders'.



Projectdirecteur aan het woord

GEEN BLAUWDRUK

“Er bestaat geen blauwdruk voor samenwerking. Samenwerking is een organisch proces, dat alleen kan slagen wanneer de deelnemers bereid zijn te investeren in gemeenschappelijke belangen en niet uit te gaan van eigen deelbelangen. Samenwerking is totaal anders dan afstemmen!

Lukt die samenwerking, dan wordt iedereen verliefd op dat ENE doel. Wij zijn dat Best for Project gaan noemen. Daarom werken we aan opdrachtgeverskant met een onafhankelijke projectorganisatie en willen we van ‘stakeholders’ ‘shareholders’ maken.

En daarom werken we samen met de opdrachtnemer vanuit een team Communicatie en omgevingsmanagement.

Louis Prompers, projectdirecteur A2 Maastricht

Aan opdrachtgeverskant zijn dat er vier; Rijkswaterstaat, de gemeenten Maastricht en Meerssen en Provincie Limburg. Zij werken samen in het Projectbureau A2 Maastricht en in de Stuurgroep. De Stuurgroep is de ‘raad van commissarissen’. De ‘commissarissen’ houden gezamenlijk toezicht op het Projectbureau A2 Maastricht. Bij het Projectbureau werken mensen vanuit de vier moederorganisaties en, waar nodig, wordt externe expertise ingehuurd. Tussen 2003 en 2009 stond het Projectbureau garant voor een goede coördinatie van de planvoorbereiding zoals aanbesteding en planologisch proces. Vanaf 2010 zorgt het Projectbureau samen met Avenue2 voor de uitvoering. Avenue2 is de opdrachtnemer en bestaat uit de bedrijven Ballast Nedam en Strukton. Zij zijn de twee ‘aandeelhouders’ vanuit opdrachtnemerskant.

Als één team communiceren naar de buitenwereld

A2 Maastricht werkt met één gezamenlijk team Communicatie, centrale woordvoering en omgevingsmanagement van Projectbureau en Avenue2. Over alle activiteiten wordt integraal gecommuniceerd, omdat dit de beste aanpak is voor het project én voor de stad. ‘De buitenwereld’ heeft geen boodschap aan contractbepalingen of onderlinge afspraken, maar wil zo snel en helder mogelijk weten wanneer, wat en waar gaat gebeuren. Dat kan alleen door de



DE GROENE LOPER IS EEN PLAN VOOR INFRASTRUCTUUR EN STADSONTWIKKELING, MET EEN EVENWICHTIGE OPLOSSING VOOR VOETGANGERS, FIETTERS EN AUTOMOBILISTEN, VOOR INWONERS EN BEZOEKERS.

‘wij’- versus ‘zij-gedachte’ aan de kant te schuiven. Zowel intern, als extern. Gezamenlijke communicatie betekent ook openheid van opdrachtnemer naar opdrachtgever. En andersom. Zowel in goede, als in slechte tijden.

De Groene Loper voor A2 Maastricht

Een drukke autoweg die de stad Maastricht doormidden kleeft, een vertraging voor vele Nederlanders op weg naar het zuiden. De A2 in Maastricht wekt bij inwoners, bezoekers en andere automobilisten frustratie op. Het plan ‘de Groene Loper’ van Avenue2 biedt een totaaloplossing. Het is een plan voor infrastructuur en stadsontwikkeling, met een evenwichtige oplossing voor voetgangers, fietsers en automobilisten, voor inwoners en bezoekers.

In 2003 zijn de samenwerkende overheden - Rijkswaterstaat, de gemeente Maastricht, Provincie Limburg en de gemeente Meerssen - de zoektocht gestart naar één plan voor stad en snelweg. In 2009 is uiteindelijk, na een stadsbrede consultatieronde, de keuze gevallen op het plan ‘de Groene Loper’ van Avenue2. Het plan zorgt voor een goede bereikbaarheid van Maastricht en een betere doorstroming op de A2 bij kruispunt Geusselt en knooppunt Europaplein.

Door een verhoging van de verkeersveiligheid en de leefbaarheid in Maastricht Oost biedt het project bovendien nieuwe kansen voor de ontwikkeling van de omliggende wijken.

Vernieuwende aanpak

De aanpak van A2 Maastricht is anders dan anders. Niet alleen worden gebiedsontwikkeling en verkeersinfrastructuur samen aangepakt, als gelijkwaardige onderdelen van één plan. Ook voor de procedures is een bijzonder traject doorlopen. Tracéwet, Bestemmingsplannen en aanbestedingsprocedures zijn tegelijk doorlopen. ‘Slechts’ 7 jaren zijn nodig geweest om de procedures af te ronden. De vernieuwende aanpak heeft geleid tot een kwalitatief hoogwaardig plan. En doordat de verschillende partijen nauw samenwerken, kan het project snel en efficiënt worden uitgevoerd.

Mijlpalen 2006 - 2026



HET PROJECT A2 MAASTRICHT IS EEN PUBLIEK-PRIVATE SAMEN- WERKING MET EEN INVESTERING VAN 1 MILJARD EURO.

Investeringsen

Het project A2 Maastricht is een PPS-project (Publiek-Private Samenwerking). Het project brengt een investering van meer dan 1 miljard euro in de bouwsector met zich mee, publiek (4 overheids-partners) en privaat (Avenue2). Daarnaast komt een zogenaamd 'sneeuwbaaleffect' tot stand. Investering door Rijk en Regio leidt immers tot investeringen elders. Denk bijvoorbeeld aan vastgoedontwikkeling en de aanzuigende economische werking.

De investering van circa 1 miljard omvat een **integraal gebieds-ontwerp**, dus zowel infrastructuur als bovengrondse herinrichting. Eén plan voor stad en snelweg noemen we dat integrale gebieds-ontwerp ook wel. De opdrachtgevers krijgen een gegarandeerd pakket geleverd: o.a. 21 kunstwerken en bijbehorende infrastructuur, landschapsverbetering en de Groene Loper van Europaplein tot in de Landgoederenzone.

Opdrachtnemer Avenue2 ontwikkelt voor eigen risico het vastgoed-deel. Het contract voor het vastgoed loopt door tot in 2026.

Afhankelijk van marktvraag en autonome ontwikkelingen, betreft dit 1.141 woningen (incl. herbouw sloop en 89 te renoveren appartementen in de Gemeenteflat) en maximaal 30.000 m² nieuwe vastgoed-ontwikkeling (waarvan maximaal 6.000 m² detailhandel en horeca). Dit is vooral aan de kopse kanten van het tunneltracé bij Europaplein en Geusselt en bij de P&R Maastricht-Noord in Beatrixhaven..

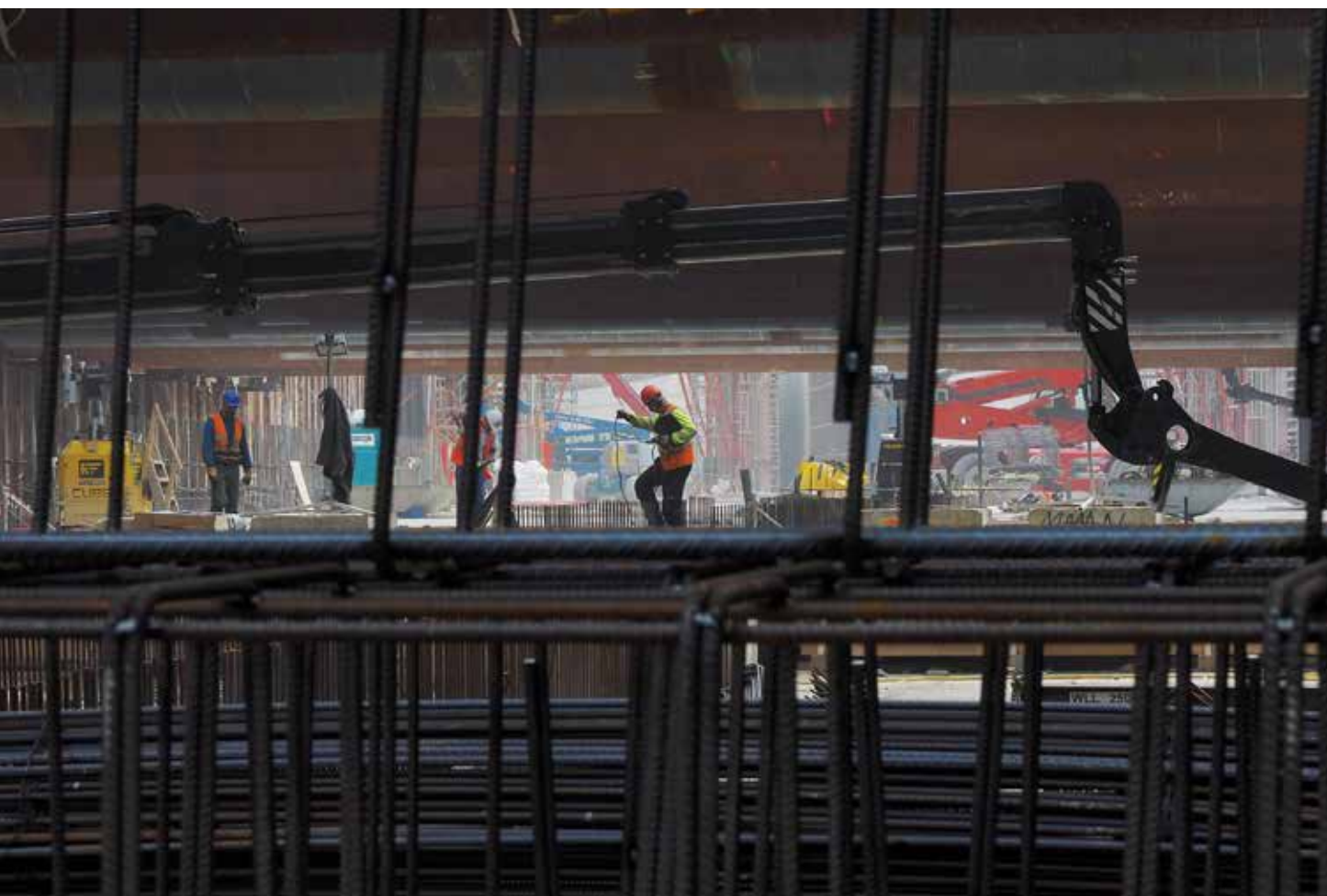
Een voorbeeld van het 'sneeuwbaaleffect' in 2014 is de samenwerking van Albert Heijn, gemeente Maastricht en bouwer Avenue2. Op basis van de reeds bekende contouren van de Groene Loper voor A2 Maastricht hebben betrokkenen gezamenlijk gekeken naar extra mogelijkheden voor de gebiedsontwikkeling voor het nieuwe centrum in Maastricht Oost. Albert Heijn wil graag een nieuwe winkel bouwen. Gemeente Maastricht kiest voor de herinrichting van het Koningsplein/Oranjeplein tot een nieuw stadspark. En Avenue2 zal de Gemeenteflat renoveren en de parklaan aanleggen.

Wethouder ruimtelijke ontwikkeling Gerdo van Grootheest: "De plannen voor de Groene Loper inspireren ook anderen om na te denken over vernieuwing en verbetering. De huidige plannen voor het gebied Maastricht Centrum Oost zijn een goed voorbeeld van publiek-private samenwerking. De nieuwbouw van Albert Heijn is een vliegwiel voor de opstart van de A2-gebiedsontwikkeling. Een voorbeeld dat navolging verdient."

De afgelopen twee jaar hebben Avenue2, Projectbureau A2 Maastricht, gemeente Maastricht, corporaties, Provincie Limburg en vertegenwoordigers van bedrijfsleven en buurtkader nieuwe mogelijkheden voor Maastricht Oost samen onderzocht. Zie ook pag 40.



Wethouder ruimtelijke ontwikkeling Gerdo van Grootheest: "De plannen voor de Groene Loper inspireren ook anderen om na te denken over vernieuwing en verbetering."



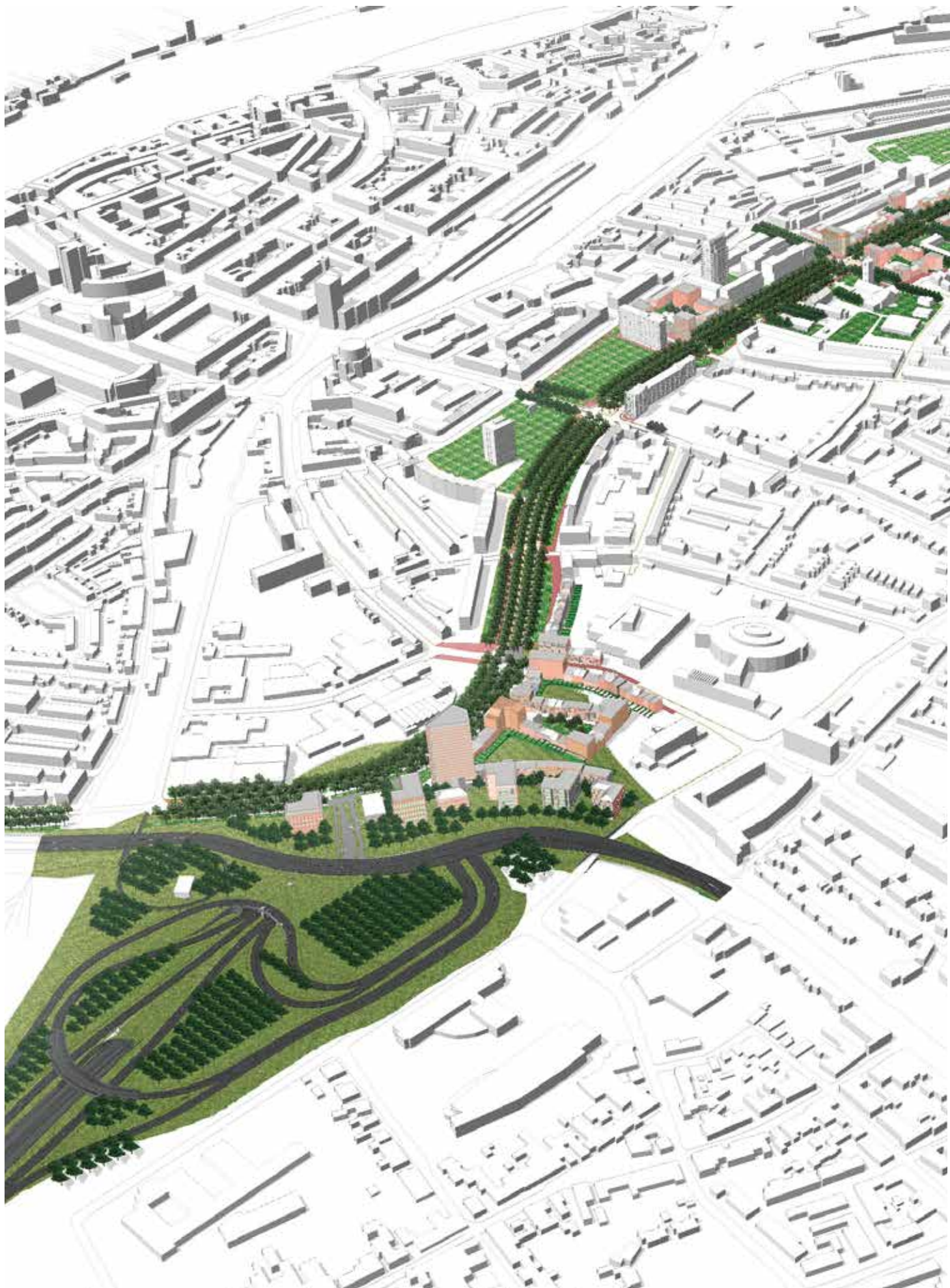
Financiën

Wat het publieke gedeelte van de investering betreft, wordt ca. 680 miljoen euro bijgedragen door het Rijk. De Provincie Limburg en de gemeenten Maastricht en Meerssen investeren samen ca. 150 miljoen euro. Het project wordt ook voor 20 miljoen euro medegefinancierd door het Trans-Europees vervoersnetwerk (TEN-T). Samen leggen Rijk en Regio ca. 850 miljoen euro bij elkaar voor de realisatie van A2 Maastricht. Onderdeel van dit bedrag is het waardevast maken van het projectbudget en het door het Rijk aanvullend beschikbaar gestelde budget voor de implementatie van de Landelijke Tunnelstandaard (47,5 miljoen).

Door het waardevast maken van het projectbudget loopt dit in de pas met de actuele en algemene prijsontwikkelingen. Eenvoudiger gezegd kunnen we het een inflatiecorrectie noemen. Het waardevast maken van het projectbudget betreft niet de marktontwikkeling van het vastgoed. Dit is voor risico van bouwer Avenue2.

Met de implementatie van de Landelijke Tunnelstandaard is vanaf de start van de planvoorbereiding rekening gehouden. Voor de financiering van A2 Maastricht hebben de overheidspartners een samenwerkingsovereenkomst gesloten in 2006. Daarin is afgesproken dat de partij die een wijziging wil doorvoeren, deze ook moet financieren. In het geval van de Landelijke Tunnelstandaard is het een wijziging door het Rijk.

De Landelijke Tunnelstandaard - officieel de Wet Aanvullende Regels Veiligheid Wegtunnels (Warvw) - zat al in de pijplijn toen de aanbesteding is gestart. Er is toen besloten het project aan te besteden en de kosten ten gevolge van de Landelijke Tunnelstandaard pas later aan te vullen. In 2009 is het contract tussen opdrachtgever en -nemer gesloten. Daarin is (opnieuw) vastgelegd de kosten ten gevolge van de tunnelwet apart en aanvullend te regelen. De Warvw is uiteindelijk in juli 2013 gerealiseerd.





DE GROENE LOPER IN EEN NOTENDOP

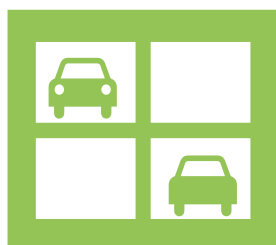


AFHANKELIJK VAN
MARKTVRAAG EN AUTONOME
ONTWIKKELINGEN

- 30.000 M² NIEUWE
VASTGOEDONTWIKKELING

- WAARVAN MAXIMAAL
6000 M² DETAILHANDEL EN
HORECA

- MAXIMAAL 1141 WONINGEN
(INCL. HERBOUW SLOOP)



ONGEVEER 2,3 KILOMETER LANG

- ZO'N 80% VAN VERKEER GAAT
ONDERGRONDS

- VEILIGE EN VLOTTE VERKEERS-
DOORSTROMING

- 2X2 TUNNELBUIZEN BOVEN
ELKAAR

- BOVENSTE TWEE TUNNELBUIZEN
VOOR REGIONAAL- EN
BESTEMMINGSVERKEER

- ONDERSTE TWEE TUNNELBUIZEN
VOOR DOORGAAND VERKEER



RECREATIEF LINT MET CA.
2000 LINDEBOMEN

- VAN LANDGOED VAESHARTELT
TOT AAN AVENUE CÉRAMIQUE

- ONGEVEER 5 KM VAN NOORD
NAAR ZUID DOOR DE STAD





“Van graven tot stempelen naar betonwerk. Rondom de jaarwisseling van 2014 naar 2015 was de betonnen ruwbouw af. En ging opnieuw een heel team naar huis. Maar de tunnel is echt nog niet klaar. We moeten nog verder met de afbouw en inrichting. Het blijft een strakke planning om eind 2016 het verkeer door de tunnel te laten rijden.”

Bauke Lobbezoo, directeur Avenue2

ORGANISATIE

NAUWE SAMENWERKING TUSSEN ALLE PARTIJEN

Realisatie van de Groene Loper voor A2 Maastricht is een nauwe samenwerking van verschillende partijen, zowel op bestuurlijk niveau als aan de marktzijde. Wie zijn de verschillende partners van het project?

De opdrachtgever: Projectbureau A2 Maastricht

Louis Prompers is projectdirecteur. Het Projectbureau vertegenwoordigt de 4 samenwerkende overheidspartners:

- Ministerie van Infrastructuur en Milieu en zijn uitvoeringsorganisatie Rijkswaterstaat
- Provincie Limburg
- Gemeente Maastricht
- Gemeente Meerssen.

Taakvelden

- Projectbeheersing: overall project- en procesbeheersing, rapportage aan de bestuurlijke partners, advies en ondersteuning op de gebieden projectmanagement en projectbeheersing, planning-, risico- en kwaliteitsmanagement en control en audit
- Contractmanagement: beheersing van de samenwerkingsrelatie met Avenue2 via systeemgerichte contractbeheersing
- Omgevingsmanagement: coördinatie met de stakeholders, bereikbaarheid en klachten
- Technisch management: inhoudelijke afstemming met Avenue2 en stakeholders
- Gebiedsontwikkeling: coördinatie van de integrale kwaliteitsborging van het ruimtelijke en stedenbouwkundige ontwerp en integrale besluitvorming daaromtrent bij de gemeente Maastricht.

Communicatie en centrale woordvoering gebeuren via één gezamenlijk team van Projectbureau A2 Maastricht en Avenue2. Ook beide omgevingsmanagers van Projectbureau en Avenue2 werken intensief samen.

Bemensing

- Een vaste kernbezetting van circa 40 FTE
- Medewerkers zijn afkomstig van de moederorganisaties voornamelijk Rijkswaterstaat en gemeente Maastricht
- Waar kennis niet beschikbaar is, worden externe adviseurs ingehuurd.

Stuurgroep A2 Maastricht

Vanuit de Stuurgroep A2 Maastricht zorgen de vier overheidspartners voor (bestuurlijke) aansturing van het project. In 2014 kwam de Stuurgroep twee keer bij elkaar.

Gemeente Maastricht

John Aarts en Gerdo van Grootheest nemen voor de gemeente Maastricht deel aan de Stuurgroep. John Aarts is tevens de voorzitter van de Stuurgroep.

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

De minister van Infrastructuur en Milieu, Melanie Schultz van Haegen, neemt definitieve besluiten over de Maastrichtse A2. Namens Rijkswaterstaat Zuid-Nederland heeft hoofdingenieur-directeur Jannita Robberse zitting in de Stuurgroep.

Provincie Limburg

Namens de Provincie maakt gedeputeerde Patrick van der Broeck deel uit van de Stuurgroep.

Gemeente Meerssen

Voor de gemeente Meerssen werd wethouder Guido Houben lid van de Stuurgroep. Hij volgde Chantal Nijkerken op.

De Stuurgroep wordt bijgestaan door volgende adviseurs: Diederik Timmer (Rijkswaterstaat), Sabine Kern (Rijkswaterstaat), Chris Naus (Rijkswaterstaat), Ed Moonen (gemeente Meerssen), Jos Simons (gemeente Maastricht) en Marco Luijten (provincie Limburg).

Opdrachtgeversoverleg

Het opdrachtgeversoverleg, bestaande uit de gemeente Maastricht en het Rijk, geeft invulling aan de contractuele opdrachtgeversrol richting de opdrachtnemer. In 2014 vond het opdrachtgeversoverleg vier keer plaats.

A2-Werkgroep vanuit gemeenteraad Maastricht

Ook in 2014 hield de A2-Werkgroep van de gemeenteraad nauwgezet en betrokken de vinger aan de pols. De Werkgroep kwam een zestal keren bij elkaar. Na de verkiezingen in maart 2014 kwam de raad in de nieuwe samenstelling op bezoek in het Informatiecentrum A2 Maastricht. Behalve de voortgang in het bouwproces van de tunnel en openstelling van het vernieuwde knooppunt Kruisdonk, werd de raad in verschillende vervolg sessies o.a. geïnformeerd over de aanpak van de tunnelveiligheid, de inrichting van het openbaar gebied, de perspectieven voor de vastgoedontwikkeling alsook de economische kansen.

ONDERHOUDSCONTRACT

In oktober 2014 ondertekenden Rijkswaterstaat en Avenue2 het onderhoudscontract voor de toekomstige Koning Willem-Alexandertunnel. De overeenkomst regelt de voorbereiding en de uitvoering van zeven jaar onderhoud. Met deze prestatie-overeenkomst vult de toekomstige beheerorganisatie, Rijkswaterstaat, een van de randvoorwaarden in om gesteld te staan voor het toekomstige onderhoud van de tunnel.



De opdrachtnemer: Avenue2

Avenue2 is een marktpartij en bestaat uit vier partners:

- Strukton Civiel Projecten
- Strukton Bouw & Vastgoed
- Ballast Nedam Infra
- Ballast Nedam Ontwikkelingsmaatschappij.

Regionale werkgelegenheid

Voor de uitvoering van A2 Maastricht zijn afspraken gemaakt met Avenue2 rond regionale werkgelegenheid. Waar mogelijk worden lokale en regionale bedrijven ingeschakeld voor de A2-werkzaamheden. Avenue2 geeft aan dat voor de uitvoering van de werkzaamheden in 2014 is samengewerkt met zo'n honderd lokale en regionale bedrijven (onderaannemers). De omzet die daarmee is gemoeid, beloopt 35 miljoen euro.

Gezamenlijke gebiedsontwikkeling

Projectbureau A2 Maastricht en Avenue2 staken in 2014 veel energie en tijd in voorbereidingen voor de gebiedsontwikkeling. Daarom in dit jaarverslag op pagina 40 een apart hoofdstuk over co-design, het nieuwe centrum Maastricht Oost, transitie en duurzaamheid.

REGIONALE WERKGELEGENHEID



MEBIN: TWEE BETONCENTRALES OP BEDRIJVENTERREIN BEATRIXHAVEN

Ook de firma Mebin had de handen meer dan vol. Het bedrijf was betonleverancier van maar liefst 300.000 m³ beton voor de ruwbouw van de A2-tunnel. Mebin is onderdeel van de Heidelberg-Cement Group. Oorspronkelijk was één betoncentrale bij het bedrijf in de Beatrixhaven voldoende, maar dat veranderde, toen de tweede 'betontrein' begon. René Lacroix, commercieel technisch adviseur, steekt het niet onder stoelen of banken: "A2 Maastricht is voor ons een geschenk uit de hemel." Projectbureau A2 Maastricht spant zich eveneens in voor de lokale werkgelegenheid. Daar waar mogelijk worden re-integratiekandidaten vanuit UWV ingezet.



BIJZONDERE SAMENWERKING: FIRMA LEENAERTS UIT BORN EN JANSSEN GROUP UIT MAASTRICHT

Tijdens de uitvoering van het grondwerk werd zo'n twee miljoen m³ grond verzet. Het grootste deel hiervan was afkomstig uit de tunnelbouwkuip: 1.431.014 m³ grond, grind en mergel. Maar ook buiten de bouwkuip wordt heel wat grond afgevoerd, opgeslagen, verkocht en hergebruikt. Firma Leenaerts uit Born en Janssen Group uit Maastricht wilden erbij zijn, maar waren allebei net niet groot genoeg om aan de vraag van Avenue2 te voldoen. Daarom besloten ze samen te werken. Dat was het begin van de Grondverzet Combinatie Limburg B.V., afgekort GCL. Peggy Leenaerts: "Avenue2 zocht een onderaannemer die veel materieel, mensen en grondstoffen kon leveren. Bovendien moest deze flexibel genoeg zijn om aan de vraag te voldoen, hoe onverwacht ook. Door samen te werken konden we aan deze eisen tegemoet komen én tegelijkertijd ook onze andere klanten blijven bedienen. Dat gaf ons een stevigere positie in tijden van economische tegenslag." GCL werkte niet alleen ondergronds mee aan A2 Maastricht, ook bovengronds verzetten de machinisten en chauffeurs heel wat grond. Het volledige verhaal van GCL kunt u teruglezen en kijken op www.a2maastricht.nl/gcl.

A2-SCHOOL

De A2-school is een samenwerkingsverband tussen de gemeente Maastricht, UWV en de sociale werkvoorziening waarbij gewerkt wordt vanuit de eenloketgedachte. Het doel van deze samenwerking is om jongere en oudere mensen met een grote afstand tot de arbeidsmarkt weer aan het werk te helpen en leerlingen van beroepsopleidingen een hoogwaardige stageplek te bieden. In 2014 realiseerden de A2-school en Avenue2 102 FTE voor A2 Maastricht. De mensen die in dit kader aan de slag zijn, werken in diverse functies (o.a. bouwplaatsmedewerker, inframedewerker, schoonmaker, administratief medewerker, beveiligers en A2-Steward). Gezien de afrondende fase waarin de infrastructuur van het project momenteel verkeert, wordt er rekening mee gehouden dat de komende jaren het aantal gerealiseerde FTE in het kader van de A2-school zal afnemen.



5049-21

SWANENGIG LIZER
SCHRIJF EL 211 0400-001541
WWW.SWANENGIG.COM

5 PARTA

JANSSEN
GRONVETZ

BE
M
TEL.

WETTELIJK KADER

VAN PLANPROCEDURES NAAR VERGUNNINGEN VOOR UITVOERING

Elk groot infrastructuurproject moet een hele procedureslag doorlopen voordat de eerste spreekwoordelijke spade de grond in kan. De planprocedures voor A2 Maastricht werden in rap tempo binnen zeven jaar doorlopen. Het onherroepelijk Tracé-besluit en de twee Bestemmingsplannen werden in 2011 vastgesteld. Maar dan nog zijn voor de uitvoeringswerkzaamheden aparte vergunningen nodig.

Sommige werkzaamheden voor de bouw van de dubbellaagse tunnel moeten om technische redenen zonder onderbreking worden uitgevoerd. Avenue2 moet in dat geval 's avonds en soms in de nacht doorwerken. Tijdens de ruwbouwfase ging het dan vooral om het storten van beton of het hijsen van materialen in en uit de bouwkuip.

Collectieve hindervergunning

Tot eind 2012 werd voor iedere werkzaamheid waarvoor hinder-normen voor geluid, trillingen en/of licht werden overschreden, een aparte vergunning aangevraagd. Dat veranderde in 2013. Toen zijn deze afzonderlijke vergunningen vervangen door één overkoepelende vergunning voor tunnelwerkzaamheden in het gebied tussen Geusselt en Europaplein. Alle hinderactiviteiten totdat de tunnel klaar is (eind 2016), zijn geregeld in deze collectieve ontheffing: de APV-gebiedsaanwijzing. Voor werkzaamheden buiten het gebied Geusselt - Europaplein worden nog steeds aparte vergunningen aangevraagd.

Vergunningen; teller staat op 370

De uitvoeringswerkzaamheden van Avenue2 verkregen in 2014 alle benodigde vergunningen. In totaal, vanaf het begin van de voorbereidende werkzaamheden in 2010 tot eind 2014, zijn zo'n 370 vergunningen verleend. In het kader van vergunningen kregen de twee kunstwerken Viaductweg Noord en Zuid de meeste aandacht. Tijdens de uitvoering van de verschillende A2-werkzaamheden heeft de bouwkundige inspectie geen aanleiding gegeven tot wezenlijke wijzigingen in de vergunningen.

Kernteam bewaakt uittrillen

In 2014 is het merendeel van de damwandplanken - die samen de tunnelbouwkuip vormden - uit de grond getrild. Van te voren was al duidelijk dat deze werkzaamheden voor veel overlast zouden zorgen in de vorm van geluid en trillingen. Daarom heeft al in een vroeg stadium afstemming plaatsgevonden met de gemeente Maastricht (onder andere met de teams Vergunningen en Handhaving) en met de buurt: het A2-Burtenplatform, direct omwonenden en bedrijven.

In overleg met 'de omgeving' werd gekozen voor korte, hevige hinder in plaats van langdurige, zeurende overlast. In de praktijk betekende dit een hoog werktempo tijdens het trilwerk, om zoveel mogelijk planken in een zo kort mogelijk tijdsbestek uit te trillen. Daarvoor werden preventieve maatregelen genomen, zoals het inrichten en aanbieden van een uitwijkruimte - waar direct omwonenden tijdens het trilwerk een rustig plekje konden opzoeken - en aangepaste werktijden.

Vinger aan de pols

Tijdens het uittrillen van de damwandplanken is voortdurend vinger aan de pols gehouden door het kernteam, met daarin afgevaardigden van Avenue2, Projectbureau A2 Maastricht en de gemeente Maastricht. Doel van het kernteam was om de overlast te evalueren, de werkzaamheden en werkwijze van uitvoering eventueel te kunnen bijsturen en het afhandelen van klachten. Het kernteam kwam bij de start van de werkzaamheden bijna dagelijks samen. Toen bleek dat de overlast beheersbaar was en het aantal klachten beperkt (zie hoofdstuk 5 'Communicatie met de omgeving'), werd de frequentie verlaagd. Met de woningcorporaties zijn verder afspraken gemaakt over de reparatie van eventuele schades.

IN 2014 IS HET MERENDEEL
VAN DE DAMWANDPLANKEN
UIT DE GROND GETRILD.
DAARVOOR VOND AL IN EEN
VROEG STADIUM AFSTEMMING
PLAATS MET DE GEMEENTE
MAASTRICHT EN MET DE BUURT.

Overlast en schades

Avenue2 en Projectbureau A2 Maastricht proberen zoveel mogelijk hinder en schade te voorkomen door slim te bouwen en te faseren. De vrees bij de start van de werkzaamheden dat de stad op slot zou gaan, is niet uitgekomen. Integendeel, de verkeersafwikkeling in het uitvoeringsgebied van A2 Maastricht is op een vergelijkbaar niveau gebleven. Er is vooral bewondering voor de technische aanpak. Máár een tunnel bouwen dwars door de stad zonder overlast is onmogelijk.

Over overlast en schade wordt iedereen sinds de start van het project wegwijs gemaakt via www.a2maastricht.nl. Sinds 2011 is er de Servicelijn Maastricht Oost waarmee mensen kunnen bellen of mailen. De medewerkers van de Servicelijn zorgen ervoor dat een melding of verzoek bij de juiste partij terecht komt. Bijzonder en extra is het onafhankelijke Infopunt Schade A2 Maastricht van de Universiteit Maastricht. Dit Infopunt maakt mensen wegwijs in de verschillende soorten schades en de juridische procedures die daarbij horen.

Er zijn drie soorten schades: bij nadeelcompensatie gaat het om schade die volgt uit het Tracébesluit, planschade volgt uit Bestemmingsplannen en bouwschade is schade veroorzaakt door de werkzaamheden van Avenue2. Het blijft belangrijk om te blijven vermelden, dat het niet gemakkelijk is voor de aanvrager om aan te tonen dat alleen de werkzaamheden van A2 Maastricht tot de schade hebben geleid. Verder zijn er procedureel belangrijke criteria. In geval van nadeelcompensatie en planschade wordt gekeken naar de zogenaamde voorzienbaarheid. Bijvoorbeeld iemand die in 2004 een woning kocht langs de A2, had kunnen voorzien dat er daar gebouwd zou worden. Daarnaast is er het maatschappelijk risico: alleen bovenmatige schade komt voor vergoeding in aanmerking en altijd blijft een deel van de schade voor eigen rekening. Meer over de aantallen schades in 2014, leest u in hoofdstuk 5 'Communicatie met de omgeving'.



IN VOGELVLUCHT

UITVOERING ANNO 2014

2014 was een druk jaar voor A2 Maastricht. Twee tunnelbouwtreinen werkten in hoog tempo naar elkaar toe. Met resultaat, want net voor de kerstvakantie is de betonnen ruwbouw van de dubbellaagse tunnel afgerond. Maar er zijn meer geklaarde klussen. Zo is de aansluiting tussen de A2 en A79 gerealiseerd. Net als de verbinding tussen beide autosnelwegen en bedrijven-terrein Beatrixhaven. Sinds de zomer maakt het verkeer gebruik van de nieuwe wegen.

Vijf grootste hinderklussen

Ook in 2014 werkte A2 Maastricht in de berichtgeving naar de omgeving met een top vijf van grootste hinderklussen, die de meeste overlast opleverden voor omwonenden en weggebruikers:

1. Aanpassen Ambyerweg
2. Verlengen tunnel Severenstraat
3. Bouw kunstwerk Viaductweg Noord
4. Uittrillen damwanden
5. Wegaansluitingen Europaplein

Vijf belangrijkste mijlpalen

Tegelijkertijd werden er vijf mijlpalen bereikt. Gebeurtenissen waar we met z'n allen trots op mogen zijn. Omdat ze het einde betekenen van een langdurige hinderperiode, meer mogelijkheden met zich meebrengen voor de omgeving en/of aangeven dat we weer een stap verder zijn in het totale bouwproces:

1. Volledige verknoping van de snelwegen A2 en A79 bij Kruisdonk en verbindingsweg naar industrieterrein Beatrixhaven open voor verkeer
2. Betonnen ruwbouw dubbellaagse tunnel gereed
3. Ingebruikname fiets- en voetgangersbrug de Wielerbaan
4. Start aanleg verkeers- en tunneltechnische installaties in de tunnel
5. Start planontwikkeling centrum Maastricht Oost



Realisatie voor A2 Maastricht

In de uitvoering voor A2 Maastricht zijn in 2014 heel wat stappen gezet. We zetten ze hieronder op een rijtje.

Tunnel

Twee tunnelbouwtreinen werkten volgens een vaste werkmethode naar elkaar toe. Eentje van zuid naar noord en de andere van noord naar zuid. De ploegen kwamen steeds dichterbij elkaar. In mei werd de laatste schep grond uit de tunnelbouwkuip gehaald. Het betonwerk kreeg sindsdien ruim baan. Begin juli waren alle onderste tunnelvloeren klaar en konden de tunnelbouwers voor de eerste keer door de onderste tunnelbuis van 2,3 kilometer rijden. Dat deden ze dan ook, mét een caravan van tunnelmond tot tunnelmond. Drie maanden later waren de onderste tunnelbuizen gereed. Vanaf dat moment werd verder gewerkt aan het bovenste tunnelniveau. Het jaar werd afgesloten met een bijzondere gebeurtenis: op 12 december vond de allerlaatste betonstort voor de ruwbouw van de dubbellaagse tunnel plaats. Ook de ruwbouw van de twee Dienstengebouwen op het tunneldak bij de tunnelmonden was toen grotendeels af.

Met het vorderen van de ruwbouw, waren de damwandplanken die samen de tunnelbouwkuip vormden niet meer nodig. En dus werden ze uit de bodem getrild. Vanaf de zomer was dat een stevige hinderklus voor direct omwonenden langs het tunneltracé, vanwege de langdurige en soms hevige overlast door geluid en trillingen. Maar ook voor weggebruikers, omdat af en toe wegafsluitingen en omleidingen nodig waren.



Zichtbare veranderingen

Met het vorderen van het betonwerk voor de tunnel, veranderde er veel. Stempels verdwenen één voor één en steeds meer delen van het betonwerk raakten bedekt onder een laag grond. Torenkranen en rijdende traverses verdwenen. Net als enkele tijdelijke bruggen, die niet langer nodig waren. Als eerste was de Scharnerwegbrug aan de beurt, gevolgd door de Bauduinstraatbrug en als laatste de Voltabrug.

(On)zichtbaar doorwerken

Terwijl alle aandacht bovengronds uitging naar het afronden van de ruwbouw van de tunnel, ging ondergronds en in de Diensten-gebouwen de inrichting verder door het afbouw- en installatieteam. Denk aan het uitvoeren van betonreparaties en het aanbrengen van barriers en hittewerende platen. Maar ook de aanleg van 30 kilometer kabelgoten in het middentunnelkanaal.

RUWBOUWWEETJES

Op 12 december 2014 werden de laatste kubieke meters beton gestort voor de ruwbouw van de dubbellaagse tunnel. In totaal is zo'n 300.000 m³ verwerkt, gelijk aan 25.000 vrachten. Een complete 'Bijlmer' aan beton. Wat ging eraan vooraf?

100.000 M²

100.000 m² damwand vormt samen de tunnelbouwkuip.

1.200 STEMPELS

ongeveer 1.200 stempels om de tunnelbouwkuip te verstevigen.

1.400.000 M³

meer dan 1.400.000 m³ ontgraven grond. Samen een rij zandwagens van Maastricht tot aan de Côte d'Azur.

48 M

vanaf begin 2014: 48 meter betonnen tunnel gereed per week. Oftewel: twee flatgebouwen.

340.000 M²

340.000 m² bekisting voor de tunnel

30.000 TON

circa 30.000 ton wapening in het beton. Dat zijn vier Eiffeltorens.

UITGELICHT: BODEMVONDSTEN

Het laatste graafwerk vond plaats in de tunnelbouwkuip rondom de Voltastraat. Dit gebied valt onder het observational method-regime. Die methode van werken houdt in dat tijdens het ontgraven de bouwkuip en omgeving voortdurend werden bewaakt via een speciaal monitorings-systeem. Denk aan water dat de bouwkuip binnendringt, stempels of damwanden die kunnen vervormen en eventuele verzakkingen van gebouwen langs de bouwkuip.

Karsten in de mergel

Dat 'meten' gebeurde niet voor niets. Uit onderzoek en ervaringen uit het verleden weten we dat rondom de Voltastraat een mindere kwaliteit mergel in de ondergrond zit, die de kans op aanwezigheid van holle ruimtes en scheuren - zogenaamde karsten - vergroot. En dat blijkt ook zo te zijn, want tijdens het graafwerk langs de President Rooseveltlaan stootten de werklieden op karsten in de mergel (het laagste graafniveau). Als er meerdere holtes in de mergel aanwezig zijn, kan dat van invloed zijn op de kwaliteit van de tunnel op langere termijn. Oftewel: de levensduur van de tunnel. Een tunnel moet 100 jaar meegaan.

Aanpakken

Via zogenaamde sonderingen werd preventief de mergellaag direct onder de tunnelvloer gecontroleerd. Om zo zekerheid te krijgen over de fundering waarop de tunnel werd gebouwd. Waar nodig, werden maatregelen genomen. Karsten zijn bijvoorbeeld opgevuld met toutvenant (een grof zand/grindmengsel), silex (een harde steensoort) of beton. Ook zijn locaties met weke mergel vervangen. In sommige gevallen is extra wapening in de tunnelvloer gebruikt boven een zwakkere zone. Op die manier realiseren we een duurzame tunnel, die gegarandeerd voldoet aan de gestelde levensduur.



Wegen

Ook de wegenbouwers zaten niet stil. In de eerste helft van 2014 vonden volop voorbereidingen plaats voor de volledige verknoping van de A2 en A79 bij knooppunt Kruisdonk, even ten noorden van Maastricht. Daarvoor was een grote hinderklus nodig: het tijdelijk afsluiten van de Ambyerweg als belangrijke verkeersroute, en afrit 1 van de A79. Tegelijkertijd was de aanleg van de Nieuwe Limmelderweg als verbinding tussen de autosnelwegen A2 en A79 en het grootste bedrijventerrein van Maastricht - Beatrixhaven - in volle gang. Op 24 juli was het zover: het vernieuwde knooppunt Kruisdonk ging open voor verkeer. Weggebruikers hebben sindsdien meer mogelijkheden. Zij kunnen gemakkelijk van de A2 naar de A79 rijden en andersom en rechtstreeks naar bedrijventerrein Beatrixhaven. Het sluipverkeer op de Ambyerweg en in Rothem is hierdoor alvast afgenomen.

Schuiven met verkeer

De wegenbouwers zijn verder gestart met de realisatie van de nieuwe wegaansluitingen, om het verkeer van en naar de tunnel te kunnen afwikkelen. Zowel aan de noordzijde, tussen Kruisdonk en Geusselt, als aan de zuidzijde, tussen Oeslingerbaan en Europaplein, was daarvoor een herinrichting van rijbanen nodig. Tussen Kruisdonk en Geusselt kregen de A2 en A79 een plek onder de eerste helft van fiets- en voetgangersbrug de Groene Loper. Tussen Oeslingerbaan en Europaplein schoof het verkeer ook voortdurend op. En tot slot werd het volledige kruispunt Meerssenerweg-Viaductweg iets naar het noorden verlegd, om ruimte te maken voor de bouw van het kunstwerk Viaductweg Zuid.

Oversteekplekken

Grond- en straatwerk was ook nodig toen de tijdelijke bruggen bij de Scharnerweg en Voltastraat verdwenen, en de oversteekplaatsen op het tunneldak werden teruggebracht. Ook de gelijkvloerse N2-oversteek tussen Schepen Roosenstraat en Professor Quixstraat werd weer hersteld, nadat de Bauduinstraatbrug werd weggehaald.



Kunstwerken

Naast de dubbellaagse tunnel, worden voor A2 Maastricht nog 20 andere kunstwerken gerealiseerd. Even ten noorden van Maastricht ligt de fiets- en voetgangerbrug de Wielerbaan, waarvan het westelijke deel in 2014 is gebouwd door de mannen van team Kunstwerken. Sinds eind september is de brug in gebruik. Toen ging de Severentunnel tussen Nazareth en Amby dicht. De werkzaamheden voor het verlengen van de tunnel werden meteen opgestart.

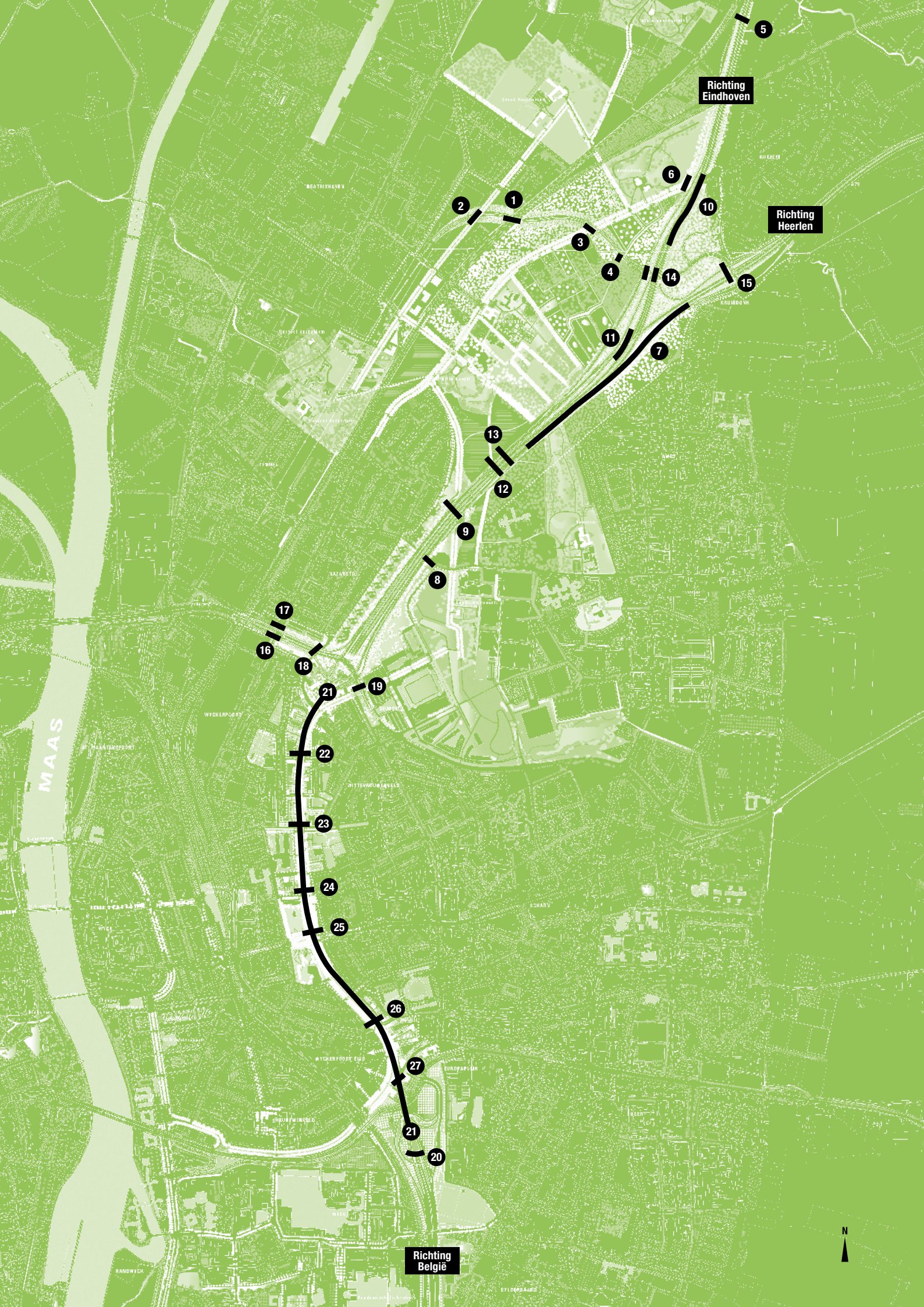
Bij kruispunt Viaductweg/Meerssenerweg vormen twee viaducten straks de verbinding tussen de noordelijke snelwegen (A2/A79) en het centrum van Maastricht. De bouw van het kunstwerk Viaductweg Noord was eind 2014 grotendeels klaar. Aansluitend startten de voorbereidingen voor de bouw van het kunstwerk Viaductweg Zuid.

NAAST DE DUBBEL-
LAAGSE TUNNEL,
WORDEN VOOR
A2 MAASTRICHT
NOG 20 ANDERE
KUNSTWERKEN
GEREALISEERD.



KRUISDONK VERNIEUWD

Ruim 10.000 ton asfalt, 25.000 vierkante meter nieuwe weg, circa 100 verkeersborden, 900 meter vangrail, 4 verkeersregelautomaten en meer dan 100 verkeersslussen. Zomaar wat cijfers die horen bij de mijlpaal van het uitgebreide knooppunt Kruisdonk. Toch is de infrastructuur hier en in de Beatrixhaven nog niet af. Daarom kan ook de doorstroming van verkeer nog niet optimaal zijn. We werken er aan!



Richting
Eindhoven

Richting
Heerlen

Richting
België





Groen

Op den duur krijgt knooppunt Kruisdonk een groene uitstraling. Tussen de wegen komt nieuwe natuur, zo'n 6,5 hectare, die net zoals de uitbreiding van het Millenniumbos op de Cannerberg vooral bestaat uit eiken-haagbeukenbos. Dit type bos komt veel voor in Zuid-Limburg en bestaat uit verschillende soorten eiken en beuken. In het najaar van 2014 begonnen de voorbereidingen. Een tijdelijk mengsel van rogge werd aangebracht om de grond voldoende voeding te geven voor de groei van jonge bomen. Ongeveer gelijktijdig werden in de Landgoederenzone dertig fruitbomen aangeplant, als aanvulling op een bestaande hoogstamfruitboomgaard.

Op de taluds van de Nieuwe Limmelderweg - de verbindingsweg naar bedrijventerrein Beatrixhaven - werden houtwallen van haagplanten en lage struiken aangebracht. Dieren kunnen zich hierlangs verplaatsen, beschutting zoeken of zich nestelen. Rasters zorgen ervoor dat dieren de weg niet kunnen oplopen en leiden de beestjes naar de verschillende onderdoorgangen. De dichte strook aan de onderkant houdt amfibieën en reptielen tegen. Een 'hop-over' van bomen voorkomt dat vleermuizen niet in botsing raken met (vracht) auto's op de Nieuwe Limmelderweg, A2 en A79.

OVERZICHT DIVERSE KUNSTWERKEN

Definitieve kunstwerken

- 1 Spoorviaduct, onderdeel nieuwe verbindingsweg bedrijventerrein Beatrixhaven
- 2 Tunneltje Beukenlaan voor fietsers en voetgangers, onderdeel nieuwe verbindingsweg bedrijventerrein Beatrixhaven
- 3 Viaduct Mariënwaard, onderdeel nieuwe verbindingsweg bedrijventerrein Beatrixhaven
- 4 Ecoduike voor dieren in de verbindingsweg Beatrixhaven
- 5 Kalverbosch en Bunderbosch; twee ecoducten voor dieren
- 6 Verbreding bestaand viaduct bij kruising Kruisdonk
- 7 Geluidsscherm bij Amby
- 8 Verlenging tunnel Severensstraat
- 9 Voetgangers- en fietsbrug 'de Groene Loper' richting Landgoederenzone
- 10 Geluidsscherm bij (Rothem) Kruisdonk
- 11 Fly-over kruising A2/A79 Kruisdonk
- 12 Onderdoorgang voor beekje (de Kanjel) onder A2 bij kruising Tapgraaf
- 13 Ecoduike voor dieren onder A2
- 14 Twee viaducten in de A2 die de ontsluiting van Beatrixhaven mogelijk maken
- 15 Uitbreiding bestaand viaduct Ambyerweg met nieuwe fietsbrug
- 16 Nieuwe fly-over Viaductweg Zuid
- 17 Nieuwe fly-over Viaductweg Noord
- 18 Fietstunnel Geusselt
- 19 Paardentunnel; route 'Groene Loper' voor voetgangers en fietsers richting Landgoederenzone
- 20 Fly-over Europaplein

21 Dubbelaagse tunnel

Tijdelijke kunstwerken

Allen in tijdelijk gebruik

- 22 Voetgangersbrug Bauduinstraat
- 23 Gelijkvloerse verkeersbrug over bouwput Voltastraat
- 24 Voetgangersbrug ANWB
- 25 Gelijkvloerse verkeersbrug over bouwput Scharnerweg
- 26 Voetgangersbrug Regentesselaan
- 27 Fiets- en autobrug John F. Kennedyingel

GRONDSTROMEN

Het ontgraven van de tunnel ging gemiddeld tot circa 17 meter diepte. De grondwerkers kwamen heel wat verschillende grondsoorten tegen: zand en klei, grind, mergel en vuursteenbanken. Schone, maar ook vervuilde grond. Al die grondsoorten werden apart opgeslagen, in de verschillende depots rond en buiten het A2-uitvoeringsgebied. Team Milieu van Avenue2 zat er bovenop, samen met het Projectbureau A2 Maastricht en de gemeente Maastricht. De meeste grond wordt hergebruikt, bijvoorbeeld bij het aanvullen tussen tunnel- en bouwkuipwanden. Of bij de inrichting van de parklaan, als de A2-tunnel in gebruik is. Een deel van het grind en mergel is overgenomen. Toutvenant - een mengsel van grof zand en grind - werd gezeefd, veredeld en via de betoncentrale van firma Mebin in Maastricht hergebruikt voor de betonnen ruwbouw van de A2-tunnel.





“De contouren van de tunnel worden steeds duidelijker. De openstelling van de nieuwe verbindingsweg van knooppunt Kruisdonk was voor ons een belangrijke mijlpaal in 2014 voor de bereikbaarheid en de doorstroming in dit gebied. Omdat het project goed op planning loopt, zijn we ook gestart met de fase van het inrichten van de tunnel en het voorbereiden op de openstelling. Als het project A2 Maastricht klaar is, verandert de rol van Rijkswaterstaat van opdrachtgever naar eigenaar van de tunnel. Wij zijn dan verantwoordelijk voor het dagelijks beheer en regelmatig onderhoud. Het is belangrijk dat de tunnel straks goed functioneert en veilig is. Daarover zijn we volop in gesprek met de gemeente en de aannemer. Samen werken we er hard aan om na de openstelling het verkeer soepel door de tunnel te laten stromen.”

Diederik Timmer, directeur Netwerk-ontwikkeling van Rijkswaterstaat

'WE WERKEN ER AAN'

COMMUNICATIE MET DE OMGEVING

“We werken er aan!” is de slogan van A2 Maastricht. Net als in 2012 en 2013 besteedde het gezamenlijk team Communicatie van Avenue2 en Projectbureau A2 Maastricht in 2014 veel aandacht aan het stelselmatig, proactief en transparant communiceren over de uitvoering. Centraal in communicatie staan steeds de hinderklussen en mijlpalen, vakmensen en specialisten achter de techniek en een persoonlijke aanpak.

Wijkcommunicatie

De wijkcommunicatie richt zich op de directe omgeving van het gebied waarin de werkzaamheden plaatsvinden. Denk dan aan omwonenden en ondernemers in de A2-buurt, maar ook weggebruikers. Deze doelgroepen informeren we steeds over hinderklussen in de buurt en de gevolgen daarvan. Bijvoorbeeld: rammelende kopjes in de kast door het uittrillen van damwandplanken, geluidsoverlast bij avond- en nachtwerk, of (verminderde) bereikbaarheid bij wegafsluitingen en omleidingen. Actuele informatie over bouwwerkzaamheden wordt vooral verspreid via brieven (voor bewoners en/of bedrijven), de digitale voortgangsberichten (al naar gelang de actualiteit twee keer per week een nieuwsbrief), www.a2maastricht.nl, Twitter en - als de situatie daarom vraagt - via persoonlijke gesprekken.

Vaste gesprekspartners

Met een aantal omgevingspartijen vindt al sinds de planvoorbereiding in 2003 structureel overleg plaats. Dit gebeurt met de A2-Werkgroep, het A2-Buurtplatform en het A2-Bedrijvenplatform. Zij vertegenwoordigen de politiek, directe omwonenden in de A2-buurt en het bedrijfsleven in Maastricht. In 2014 zijn respectievelijk zes, vijf en vier bijeenkomsten georganiseerd voor en met deze groepen.

Verschillende thema's kwamen aan bod, waaronder grondwater, gebiedsontwikkeling en de transitieperiode, aanpak bij het uittrillen van damwandplanken, bereikbaarheid tijdens wegafsluitingen, inzet buitenlandse werknemers, doorstroming in de tijdelijke situatie bij Kruisdonk en in de Beatrixhaven, bewegwijzering in de eindsituatie, dagelijks gebruik van de tunnel en de parklaan.

Bij grote hinderklussen, zoals het uittrillen van damwandplanken en de tijdelijke afsluitingen van de Severentunnel, Ambyerweg, Scharnerweg en Voltastraat is per wijk gekeken naar specifieke belangengroeperingen, zoals direct omwonenden, scholen, winkeliersverenigingen, het platform minder validen of de Fietzersbond. In sommige gevallen werden met deze groepen concrete afspraken gemaakt over uitvoering van werkzaamheden.

Bijvoorbeeld: het open houden van de Voltabrug tijdens de kerstvakantie en aangepaste werktijden voor het trilwerk. Maar ook het aanbieden van een uitwijkruimte tijdens het trilwerk, waar direct omwonenden een rustig plekje konden opzoeken.

Publiekscommunicatie

Voor de communicatie naar een breder publiek werkt A2 Maastricht, naast de website www.a2maastricht.nl en de wekelijkse digitale voortgangsberichten, met een aantal vaste producties:

- wekelijks eigen journaal A2 Actueel (bereik: 81.750 mensen) op L1TV (provinciaal)
- wekelijkse A2-pagina in stadskrant De Ster (lokaal, bereik: 86.300 mensen)
- 2 x per jaar A2-special bij Dagblad de Limburger (provinciaal, bereik: 478.000 mensen).

Bij de verschillende media is hiervoor structureel ruimte ingekocht. De producties worden aangevuld met commercials op tv en radio (L1 en RTV Maastricht) en advertenties in de Maastrichtse stadskrant de Ster. De uitzendingen van A2 Actueel worden herhaald op de lokale omroepen RTV Maastricht, TV Maas en Mergelland, RTME Meerssen en TV Valkenburg.

SAMEN DOEN

In de communicatie naar de omgeving werkt A2 Maastricht samen met een aantal partijen. Voor verkeerszaken zijn dat Maastricht Bereikbaar, Rijkswaterstaat en gemeente Maastricht. Voor overlast met team Handhaven van de gemeente Maastricht en voor gezondheidsvragen met GGD Zuid Limburg.



Advertentie in De Ster



A2 Actueel, bijlage bij Dagblad De Limburger/Limburgs Dagblad



A2 Actueel op L1



A2-documentaire

Om de voortgang van het A2-werk zichtbaar te maken aan een groter publiek, is een eerste documentaire gemaakt. De reportage 'Een tunnel dwars door de stad' duurt 26 minuten, en werd in het eerste weekend van januari 2014 op de provinciale tv-zender L1 uitgezonden. In de docu nemen drie mannen uit het veld de kijker mee door het uitvoeringsgebied. Ze laten zien hoe ver het werk is gevorderd, hoe Maastricht Oost verandert en hoe het is om mee te werken aan een technische ingewikkelde operatie midden in de stad. De A2-docu staat op YouTube en is te verkrijgen via het Informatiecentrum A2 Maastricht en de webshop van L1.



BETER EEN GOEDE BUUR...

De transporten voor het afvoeren van alle grond uit de tunnelbouwkuip leveren hinder op, zoals stof en modder. Maar voorkomen lukt niet altijd. Extra reden voor de mannen van Ballast Nedam Specialistisch Grondverzet (BSNG) om zich 'goede burens' te tonen. Bijvoorbeeld door vrijgekomen zwerfkeien uit de tunnelbouwkuip aan organisaties en scholen in de omgeving te schenken. Zo toverden kinderen van de Kunstketel in Wittevrouwenveld de grote keien om tot ware kunstwerken, ter versiering van de vluchtheuvels bij de Scharnerweg. Maar de warmste band hebben de grondwerkers opgebouwd met pastoor Mattie Jeukens van de Lourdeskerk. Hij bood de tunnelbouwers een gezegend Barbara-beeldje aan, als symbool voor een voorspoedige en veilige bouw. Met het afronden van het graafwerk was het tijd om iets terug te doen. De kerktuin kreeg een grote zwerfkei met herdenkingsplaquette. "Die is voor de hele buurt", laat Henk Vestjens van BSNG weten. "Een grote, Maastrichtse maaskei waar kinderen op kunnen spelen en volwassenen op kunnen zitten. Zo laten we toch een stukje van onszelf achter."

App A2 Maastricht

Met het afronden van het betonnen casco van de dubbellaagse tunnel, verdween steeds meer werk onder de grond. Om altijd en overal informatie aan te bieden over hoe het ooit was, wat er buiten het zicht gebeurt en hoe het wordt, is halverwege juli de mobiele app A2 Maastricht gelanceerd. De app kent 3 pijlers:

- een overzicht met het laatste A2-nieuws
- de interactieve kaart met onder andere de verschillende kunstwerken (tunnels, bruggen, viaducten), toekomstige oversteekplaatsen, de locatie van nieuwe straten en toekomstig vastgoed
- de rondleiding, die gebruikers in staat stelt om zelf langs het tunnelwerk te wandelen en informatie te krijgen over de vorderingen.

De app krijgt regelmatig een update. De informatie moet in 2015 worden uitgebreid en aangepast, afgestemd op de ondergrondse werkzaamheden.

In gesprek

De A2-stewards

Wie in het uitvoeringsgebied van A2 Maastricht woont of werkt, is ze ongetwijfeld al eens tegen het lijf gelopen: de A2-stewards. Sinds 2012 zijn ze dagelijks te vinden langs de tunnelbouwkuip en in de A2-buurt. Ze luisteren naar bewoners, beantwoorden vragen en lossen kleine problemen gerelateerd aan de werkzaamheden meteen op.

Ontvangsten en rondleidingen

Sinds 2012 zijn er drie uitkijkpunten, die lange tijd een fantastisch uitzicht boden op het tunnelwerk. Ook in 2014 werden de uitkijkpunten nog goed bezocht. Onder andere tijdens de rondleidingen die langs het tunneltracé worden aangeboden via het Informatiecentrum A2 Maastricht, en de rondleidingen in het weekend in samenwerking met VVV Maastricht. In het Informatiecentrum A2 Maastricht zijn 11.119 bezoekers geweest, en daarbij nog eens 2.224 via de VVV-rondleidingen. In 2013 waren dat respectievelijk 12.541 en 3.847 geïnteresseerden. De terugloop in het aantal bezoekers heeft mogelijk te maken met het gegeven dat steeds minder van het tunnelwerk te zien is door het vorderen van de betonnen ruwbouw. Het spectaculaire uitzicht op de bouwkuip is verdwenen. Sinds begin 2015 gaat het werk verder onder de grond en uit het zicht. Reden om de rondleidingen opnieuw onder de loep te nemen.

Maandelijkse persbriefing

Tijdens de maandelijkse persbriefing wordt vooruit geblikt op aankomende (hinder)klussen of juist aandacht besteed aan een mijlpaal, door het organiseren van persbezoeken op locatie. Met name lokale en regionale media zijn aanwezig, maar soms ook vakpers en landelijke en/of euronale media. Onderwerpen in 2014 waren: het Dienstengebouw Zuid (januari), nieuwe wegaansluitingen Europaplein (februari), wanden-dakconstructie (maart), uittrillen damwandplanken en afsluiting Ambyerweg en afrit 1 A79 (juni), opening Kruisdonk - Beatrixhaven (juli), afsluiten Severentunnel en ingebruikname fiets- en voetgangersbrug de Wielerbaan (september) en oost-westverkeer (oktober). In mei en december viel de persbriefing samen met het vieren van de mijlpalen 'laatste schep' en 'laatste stort'.



Met de klok mee: Dag van de Bouw, Heropening kruispunt Scharnerweg, Kunstketelkeien, Infoavond herinrichting Centrum Maastricht Oost, Dag van de Bouw

Voor iedereen

Dag van de Bouw (mei)

Tijdens de Dag van de Bouw bezochten 12.000 geïnteresseerden A2 Maastricht, waar ze in een deel van de tunnel bij Geusselt mochten rondwandelen. Meer dan 100 mensen van Avenue2, onderaannemers en het Projectbureau A2 Maastricht ontvingen de bezoekers, onder andere bij de verschillende informatiestands. Wie durfde, kon met een hoogwerker 'de lucht in'.

Heropening kruispunt Scharnerweg (september)

Om plaats te maken voor het tunnelwerk, moest de Scharnerweg-brug zeven weken dicht. De opening van het nieuwe - nog altijd tijdelijke - kruispunt Scharnerweg werd gevierd met een 'afterparty'. Op het parkeerterrein bij Albert Heijn stonden hapjes van Resto Van Harte en drankjes van Albert Heijn klaar voor iedereen die trek had.

EXPOA2: kunstexpo over A2 Maastricht (september)

Zaterdag 6 september startte de EXPOA2 in de Tapijnkazerne Maastricht. Peter Sigmond, voormalig directeur collecties Rijks-

museum Amsterdam, opende de tentoonstelling, die gaat over de metamorfose van Maastricht tijdens de bouw. Esther Janssen van Noordoost Kunst organiseerde EXPOA2 samen met Lous Zuiderbaan. Het kunstenaarscollectief lanceerde in 2013 een oproep waarop vele aanmeldingen volgden. Hieruit werden door drie kunstdocenten 16 deelnemers geselecteerd. De geselecteerden vormden een bont gezelschap van amateurs en professionals met elk hun eigen kijk op het project A2 Maastricht. De tunnelbouw zetten zij om in beeld, klank of woord. De EXPOA2 was te zien tot 26 september. In hoofdstuk 6 (EXPOA2) leest u alles over deze tentoonstelling.

Infoavond plannen bovengrondse herinrichting Centrum Maastricht Oost (december)

Nog voor de opening van de tunnel eind 2016 krijgt de bovengrondse herinrichting van Maastricht Oost extra kansen door de samenwerking van Albert Heijn, gemeente Maastricht en Avenue2. Op basis van de reeds bekende contouren van de Groene Loper voor A2 Maastricht is gezamenlijk gekeken naar extra mogelijkheden voor de gebiedsontwikkeling. Albert Heijn wil graag een nieuwe winkel bouwen. Gemeente Maastricht kiest voor de herinrichting van het



Met de klok mee: Laatste schep, Laatste betonstort, Mattie Jeukens aan het woord, Tijdsapsule, Bezoek van Europese coördinatoren, Ondertekening onderhoudscontract

Koningsplein/Oranjeplein tot een nieuw stadspark. En Avenue2 zal de Gemeenteflat renoveren. Op 2 december werden 180 belangstellenden uit de wijken Wittevrouwenveld, Wyckerpoort, Heer en Scharn tijdens een tweetal informatiebijeenkomsten bijgepraat over de eerste plannen voor de bovengrondse herinrichting van het nieuwe centrum Maastricht Oost.

Voor genodigden

Laatste schep grond: hele tunnelbouwkuip ontgraven (mei)

Na dik twee jaar kwam er op 16 mei een einde aan het graafwerk voor de tunnel. Onder het toezicht van medewerkers, bouwputwatchers en pers haalden de directeurs van Avenue2 en Projectbureau A2 Maastricht samen met de projectleiding van Ballast Nedam Specialistisch Grondverzet en pastoor en 'buurman' Mattie Jeukens de laatste schep grond uit de bouwkuip. Tijdens een feestelijke bijeenkomst bij de Lourdeskerk namen de tunnelgravers afscheid. In totaal is dan meer dan 1.400.000 kubieke grond, grind en mergel ontgraven en afgevoerd. Iedereen kreeg een klein potje mergel uit de Maastrichtse tunnelbouwkuip mee naar huis.

Bezoek van Europese coördinatoren van TEN-T (juni)

Het TEN-T (Trans-Europees vervoersnetwerk) programma heeft als doel bij te dragen aan de realisatie van één geïntegreerd en efficiënt netwerk voor het vervoer over land en water en door de lucht binnen de Europese Unie. A2 Maastricht wordt voor 20 miljoen euro medegefinancierd door dit programma.

Op 11 juni 2014 hebben de Europese coördinatoren van TEN-T A2 Maastricht bezocht als onderdeel van een tweedaags seminar in de regio Luik/Maastricht. Na een bezoek aan het A2-project gingen ze met de boot naar Luik. Het zwaartepunt van het seminar lag bij het uitwisselen van informatie tussen de coördinatoren in een setting van TEN-T-projecten in uitvoering, met daarbij aandacht voor de innovaties, problemen en kansen.

Tijdens het bezoek is ingegaan op aspecten als het gebruik en het combineren van de verschillende modaliteiten, de financieringsmechanismen, de toegepaste innovaties, de politieke en maatschappelijke gevoeligheden en het omgevingsmanagement. De coördinatoren zijn voornamelijk oud-ministers en parlementsvoorzitters. Karla Peijs en Laurens Jan Brinkhorst zijn de Nederlandse coördinatoren.

Tijdscapsule begraven in de tunnelbouwuip (juli)

Stel dat archeologen in de verre toekomst de Maastrichtse ondergrond zouden onderzoeken. Wat zouden ze dan opgraven? Met die vraag in het achterhoofd begroeven twee Maastrichtse basisscholen elk een tijdscapsule in de grond rond de A2-tunnel. In de capsules zitten uiteenlopende voorwerpen die typerend zijn voor deze tijd: kranten, foto's, een USB-stick met filmpjes en de populaire Loom-armbandjes.

Ondertekening onderhoudscontract (oktober)

Op 27 oktober ondertekenden Avenue2 en Rijkswaterstaat de overeenkomst voor 7 jaar Beheer en Onderhoud van de toekomstige Koning Willem-Alexandertunnel. Daarmee is Avenue2 als bouwende combinatie de eerste 7 jaar na openstelling van de tunnel in Maastricht verantwoordelijk voor het instandhouden ervan. Met als doel een zo hoog mogelijke beschikbaarheid en zo groot mogelijke doorstroming van de A2 en N2.

Laatste betonstort voor ruwbouw dubbellaagse tunnel (december)

Op 'de twaalfde van de twaalfde' vond de laatste betonstort voor de ruwbouw van de dubbellaagse tunnel plaats. Bijna 1000 dagen hebben ze erover gedaan, de betonploegen van Avenue2. De twee bouwtreinen ontmoetten elkaar halverwege de bouwkuip, bij moot 67. Medewerkers in oranje jassen, leden van de gemeenteraad, vertegenwoordigers van het A2-Buurten- en Bedrijvenplatform, bouwputwatchers, kunstenaars van de EXPOA2, directieleden en bestuurders; allemaal trotseerden ze - als een echte bouwvakker - weer en wind om de mijlpaal bij te wonen. Aansluitend in de

Lourdeskerk was er erwtensoep. Pastoor Jeukens kreeg het kapelletje aangeboden voor de Heilige Barbara, die later een vaste plek krijgt in de tunnel. Het tunnelteam zorgde verder voor een blijvend aandenken: een herinneringsbank volledig gemaakt van materiaal uit de bouwkuip.

Internationaal bezoek

Sommige groepen die A2 Maastricht afgelopen jaar bezochten, kwamen van ver, zoals de Kasetsart Universiteit uit Thailand en de Technische Universiteit Darmstadt uit Duitsland. Opmerkelijk was verder de grote belangstelling vanuit onze Belgische bureaus.

Servicelijn Maastricht Oost

Met vragen, klachten en/of meldingen kunnen mensen 24 uur per dag - telefonisch of per mail - terecht bij de Servicelijn Maastricht Oost. In 2014 kwamen in totaal 1442 meldingen binnen. Dat waren er ruim 400 minder dan een jaar ervoor.

Vragen, klachten, meldingen

De meeste meldingen waren informatievragen over het project, de planning en/of de uitvoering (144), gevolgd door meldingen over veiligheid en gevaarlijke situaties (109). Deze laatste categorie kwam in de meeste gevallen terecht bij team Handhaving van de gemeente Maastricht. Het totaal aantal meldingen voor team Handhaving is gedaald van 778 meldingen in 2013 naar 498 meldingen in 2014.

COMMUNICATIE 2014 IN CIJFERS

138 min

A2 Actueel op L1 TV

81.750

wekelijkse kijkers voor A2 Actueel

100^e

6 september: 100^e aflevering van A2 Actueel

87

digitale voortgangsberichten

6.000

abonnees ontvangen elke week de digitale voortgangsberichten

52

pagina's A2 Actueel in stads-krant de Ster

191.068

unieke bezoekers op www.a2maastricht.nl van okt. 2013 - okt. 2014

12.000

bezoekers tijdens Dag van de Bouw

2x16

pagina's A2-special in Dagblad de Limburger

4.200

downloads van de app A2 Maastricht sinds half juli 2014

2.500

volgers op Twitter

Bezoekers informatiecentrum

	2012	2013	2014
Individuele bezoekers (openingsdagen)	2.075	1.585	1.297
Informatiebijeenkomsten	6	/(*)	0
Individuele bezoekers (avondopening)	/	97	69
Aantal groepen	334	476	456
Bezoekers in groep	6.648	10.859	9.753
Bezoekers informatiecentrum via VVV (weekends)			
Groepen/individueel	500 (start in okt 2012)	3.847	2.224
Totaal	9.223	16.388	13.343

(*) In 2013 zijn de wijkgerichte informatiebijeenkomsten vervangen door algemene maandelijkse avondopeningen. Hier kunnen geïnteresseerden terecht met vragen of voor meer inlichtingen.

De cijfers laten een afname zien van het aantal meldingen van overlast door geluid, stof, trillingen en wegverontreiniging. Deze daling is bijzonder, gelet op de grote hinderklus van 2014: het uittrillen van damwandplanken langs het hele tunneltracé. Het is aannemelijk dat door een uitgebreide, heldere communicatie over de impact en mitigerende maatregelen er minder geluids- en trillingsoverlast werd gemeld.

In het najaar kwamen nog relatief veel meldingen binnen over de tijdelijke verharding en verlichting bij de fiets- en voetgangersbrug de Wielerbaan. Mede naar aanleiding van deze meldingen is hier asfalt aangebracht, zolang de tijdelijke situatie duurt. Zodra de Wielerbaan definitief wordt ingericht, wordt het asfalt ingeruild voor een halfverharding.

Het aantal meldingen over verkeer in de tijdelijke en/of toekomstige situatie is iets toegenomen. Dit waren bijvoorbeeld vragen of opmerkingen over rijroutes en doorstroming. De oorzaak van de toename ligt naar verwachting in de openstelling van het uitgebreide knooppunt Kruisdonk en de Nieuwe Limmelderweg als rechtstreekse verbinding met bedrijventerrein Beatrixhaven.

Kijken we specifiek naar de A2-buurtten, dan kwamen de meeste meldingen uit de wijk Wittevrouwenveld (493), gevolgd door Wyckerpoort (227).

Schades

Er zijn 69 meldingen van bouwschade (schade veroorzaakt door bouwwerkzaamheden) ontvangen, ten opzichte van 103 meldingen in 2013. Daarnaast nog 18 verzoeken om nadeelcompensatie (schade die volgt uit het Tracébesluit), tegenover 9 meldingen in 2013.

Buitenlandse werknemers

Eind 2013 is het project A2 Maastricht onderwerp van discussie geworden over de inzet van buitenlandse werknemers. Ook in 2014 verschenen hierover berichten in verschillende media. In de brief van 12 maart 2014 van minister Asscher aan de Tweede Kamer over de stand van zaken rondom de arbeidsomstandigheden van de werknemers die werken aan de A2 bij Maastricht werd er op gewezen "dat de naleving van de relevante wet- en regelgeving primair een verantwoordelijkheid is van de werkgever zelf, dat de Inspectie SZW belast is met het toezicht op de naleving van arbeidswetten en dat sociale partners toezien op de naleving van de bovenwettelijke cao-afspraken."

Regulier komt de Inspectie Sociale Zaken en Werkgelegenheid (Team Grote Bouwprojecten) regelmatig op bezoek bij aannemers, dus ook bij Avenue2. De Inspectie SZW heeft in 2014 een boeterapport opge maakt in verband met de naleving van de arbeidstijdenregelgeving. Het Openbaar Ministerie is hier een onderzoek naar gestart. Over het verloop van publiekrechtelijke onderzoeken kan verder geen informatie worden gegeven.

Namens de opdrachtgevers, heeft het Projectbureau A2 Maastricht, na de eerste berichten in 2013 een expertcommissie gevraagd om advies. De expertcommissie heeft in haar uitgebreide verslag (te bekijken via www.a2maastricht.nl) een aantal belangrijke aanbevelingen gegeven. Waarbij ze vooral adviseerde de problematiek te 'dejuridiseren' en via minnelijk overleg tot een oplossing te komen waarbij de situatie van de arbeiders en de voortgang van het project voorop staan. Met het afronden van het advies zijn de werkzaamheden van de commissie beëindigd. De opdrachtgevers hebben weliswaar géén formele bevoegdheid om in te grijpen, maar Avenue2 heeft op voorhand aangegeven dat, als er zaken aan de orde komen die correctie behoeven, zij zelf gepaste maatregelen zal treffen. De projectspecifieke regeling van Avenue2 en voortgangsmelding over de uitvoering van de regeling zijn te bekijken via www.a2maastricht.nl.



EXPOA2

NIEUWE 'FAMILIETAK' A2 MAASTRICHT

Tussen 6 en 21 september in 2014 hebben 16 verschillende kunstenaars meegedaan aan de EXPOA2 in gebouw M van de Tapijnkazerne. Hun werken zijn allemaal geïnspireerd door de bouw van de tunnel. Initiatiefnemers waren Esther Janssen, coördinator van Noordoost Kunst en Lous Zuiderbaan uit Wyckerpoort Zuid. De expositie trok 4.000 bezoekers.

De 'A2-familie' werd opnieuw uitgebreid. Tot dan bestond die 'A2-familie' uit:

- Automobilisten, fietsers en voetgangers die weten dat routes regelmatig veranderen
- Scholieren en studenten die willen leren
- Lokale, nationale en internationale gasten die op bezoek komen
- Bouwputwatchers die ons vertellen of we op schema liggen
- 12.000 bezoekers tijdens de Dag van de Bouw
- Omwonenden van werkterreinen die behoorlijke overlast voor hun kiezen krijgen en bouwvakkers toch een kopje koffie aanbieden
- Bestuurders die een vinger aan de pols houden
- Het A2-Buurtenplatform en -Bedrijvenplatform
- (Vak)journalisten die schrijven over de vorderingen van de werkzaamheden.

En alweer jaren geleden was er die eerste buurtgenoot die 'iets' wilde doen met sloopmateriaal. De kunstenaar heeft bankjes gemaakt van de gele balkonhekken van de gesloopte flats aan de Dr. Schaepmanstraat. De bankjes staan nog steeds in de Frankenstraat. Verder was er een enkele buurtgenoot van wie we wisten dat hij of zij schilderde over A2 Maastricht. En we kenden die ene buurtgenoot die op allerlei manieren foto's probeerde te maken. Al moest hij letterlijk een fotoapparaat aan een hengel hangen om foto's in de bouwput te kunnen maken.

Maar september 2014 werd er een nieuwe tak aan de 'A2-familie' toegevoegd. Die van de A2-kunstenaars. Dat er zoveel kunstenaars zouden zijn die zich laten inspireren door de tunnelbouw was nieuw. Tekeningen, schilderijen, gedichten, fotowerken, geluidscompositie, videobeelden, bouwpakketten, een tunnelsong en een live performance. Het is een indrukwekkende en zeer verschillende lijst. En nu weten we wat een videograaf maakt en wat poë-zie-je-wels zijn...

Organisatie

Esther Janssen van Noordoost Kunst en Lous Zuiderbaan hebben de organisatie van EXPOA2 op zich genomen. Projectbureau A2 Maastricht en Avenue2 hebben in natura de expositie gesponsord.

Deelnemers

EXPOA2 bestond uit tekeningen, schilderijen, gedichten, fotowerken, een geluidscompositie, bouwpakketten, een lied, een performance en videobeelden. Deelnemers waren: Albert Nuss, Dirk Bours, Gerrit Smienk, Gertje Dormans, Har Linssen, Huub Giesbertz, Jan de Die, Jan Smeets, Joep van Leeuwen, Lous Zuiderbaan, Marleen Beuysen, Miguel Pozo Blanco, Monique van Kerkhof en haar zoon Bo Oudendijk, Pim Tabak, Remy Frints, Rineke Kroon, Vincent van den Bergh.







Terugblik

Hoe kijkt Lous Zuiderbaan terug op de expositie? “De openingsdag vond ik geweldig. We hadden nooit durven hopen dat het op die zomerse dag zo druk zou worden. Ik zie nog de gezichten van de mensen die door de raampjes naar binnen moesten kijken, omdat er binnen geen plek meer was. De openingsperformance van Monique van Kerkhof en haar zoon Bo Oudendijk vond ik heel bijzonder. Ze dansten letterlijk over een Groene Loper met gaten waarin zij bijna onderin de tunnel ‘verdwenen’. De performance eindigde met het overhandigen van een grote schaar aan Peter Sigmond, voormalig directeur collecties Rijksmuseum Amsterdam. Hij knipte het rood-wit afzetlint door en opende zo de tentoonstelling. Zijn toespraak over het historisch belang van de kunstenaarsblik op grootschalige projecten zoals de A2-tunnel, sprak mij zeer aan. De Tunnelballade van Pim Tabak met de 10¢ Trinkets bezorgde mij kippenvel. Het was hard werken om alles voor de opening klaar te hebben en om 14 dagen lang met vrijwilligers de expo draaiende te houden. Maar het was meer dan de moeite waard.”

En Esther Janssen? Wat is haar het meest bijgebleven? “Dat op onze oproep in 2013 aanvankelijk 40 kunstenaars reageerden. Te veel voor een expositie. Uiteindelijk hebben drie kunstdocenten van o.a. Kumulus de zestien definitieve deelnemers geselecteerd. Een bont gezelschap van amateurs en professionals. Verder vroegen sommige sponsors ons een schatting van het aantal te verwachten bezoekers. Een 1.000-tal leek ons wel haalbaar. Het zijn er 4.000 geworden. Fantastisch!”

Kunstkenner over emoties en ambitie

In het voorwoord van de catalogus schrijft Peter Sigmond: “Een in het oog springend openbaar bouwwerk – vaak niet ten onrechte kunstwerk genoemd – maakt bij het grote publiek veel emoties los. Ook kunstenaars laten zich door een dergelijke ambitieuze onderneming inspireren. Ze bedienen zich daarbij van middelen en technieken die hen vertrouwd zijn: schilderkunst, fotografie, film, computer, beeldhouwkunst, poëzie etc., en kijken allen op een eigen manier naar die ene uitbarsting van bouwtechnisch kunnen. Zo kan één grote onderneming voedingsbodem zijn voor een stralenkrans van artistieke uitingen die op hun beurt weer het grote publiek inspireren om anders naar de wereld te kijken.”

Metamorfose van een veranderend landschap

“Er ontstaat een nieuw stukje Maastricht. Grind, grond en mergel maken plaats voor 2,3 kilometer tunnel. Een unieke tunnel in de wereld, een metamorfose van de stad.

De bouw van de tunnel heeft een grote impact op Maastricht en haar bewoners. Zo zijn er bouwputwatchers en tunneltoeristen: mensen die de complexe chirurgische operatie op wekelijkse basis aanschouwen. En er zijn mensen die inspiratie putten uit de tunnelbouw. In de catalogus stellen zestien geselecteerde kunstenaars van EXPOA2 zich aan u voor. Zij vertellen hoe en waarom zij de impact van de tunnelbouw hebben verbeeld, verklankt en verwoord. De oproep tot deelname van EXPOA2 [...] was algemeen. Toch bleken de meeste kunstenaars afkomstig uit de directe regio rondom de tunnel. Zo zijn [...]: jutters op jacht naar afgedankt



bouwmateriaal, beeldvisiers met camera's aan telescoophengels en observanten van het landschap. De een kijkt naar de bouw via taal en poëzie, de ander verklankt de industriële soundscape naar muziek.

De tentoonstelling EXPOA2 gaat niet over de toekomst of het verleden, maar over de metamorfose die Maastricht nu ondergaat. Een bouwproces dat in al zijn complexiteit zichtbaar is gemaakt en gecommuniceerd wordt door Avenue2. Niet voor niks heten bruggen, viaducten en tunnels in vakjargon 'kunstwerken'.

Tot 2016 bevindt de stad zich in een tussenstadium. Deze tentoonstelling is een getuigenis van het veranderende landschap. De Autoroute du soleil richting Luik zal daarna anders zijn, maar ook zijn alsof het nooit anders is geweest."

EXPOA2 GAAT NIET
OVER DE TOEKOMST OF
OVER HET VERLEDEN,
MAAR OVER DE
METAMORFOSE DIE
MAASTRICHT NU
ONDERGAAT.

VOORBEREIDINGEN GEBIEDSONTWIKKELING

ONTDEKKEN VAN DE WERELD BOVENOP DE TUNNEL

In 2014 gingen Avenue2 en Projectbureau A2 Maastricht samen met de omgeving op pad om 'de wereld bovenop de tunnel te ontdekken'. Centrale vraag: hoe transformeer je een bouwterrein tot een aantrekkelijk woon- en werkgebied? De kaart hiervoor is het plan 'de Groene Loper' zoals in 2009 vastgesteld. Het tijdpad om dat voor elkaar te krijgen loopt tot 2026. Het kompas om de juiste routes in te slaan heet 'co-design'.

De vastgoedopgave, zoals overeengekomen in 2009, omvat: maximaal 1.141 woningen (incl. herbouw sloop en 89 te renoveren appartementen in de Gemeenteflat). En maximaal 30.000 m² nieuwe vastgoedontwikkeling voor commerciële en maatschappelijke functies (waarvan max. 6.000 m² detailhandel en horeca). Verder is het streven zo mogelijk unieke functies voor de stad aan te trekken. De vastgoedontwikkeling is vooral gepland bij Europaplein en Geusselt en op het bedrijventerrein Beatrixhaven bij het P+R station Maastricht-Noord.

Co-design

'Co-design' is een methode om samen met burgers, buurten en bedrijven nieuwe woon- en werkplekken te ontwikkelen. Met behulp van deze methode verkenden we begin 2014 de woningmarkt: wat zijn de doelgroepen, jong en oud, binnen en buiten Maastricht, die straks 'thuishoren' in de parkachtige sfeer van de Groene Loper? Vervolgens bepaalden we een strategie hoe we deze doelgroepen het beste kunnen benaderen. Daarna ontvouwde Avenue2 al een eerste planning voor een ideale volgorde van bouwactiviteiten.

Start planontwikkeling Maastricht Oost: 1 + 1 = 3

Nog voor de opening van de tunnel eind 2016 krijgt de bovengrondse herinrichting van Maastricht Oost extra kansen door de samenwerking van Albert Heijn, gemeente Maastricht en bouwer Avenue2. Met Albert Heijn ontwikkelden we in co-design met de buurt een nieuwbouwplan. In december 2014 namen ruim 180 mensen deel aan de informatiebijeenkomst hierover in het Trefcentrum in Wittevrouwenveld. Daaraan voorafgaand waren de directe omwonenden en de ondernemers van de wijken Wittevrouwenveld en Heer al apart geïnformeerd.

Het nieuwbouwplan van Albert Heijn staat niet op zichzelf. Avenue2 zal de Gemeenteflat renoveren. Gemeente Maastricht heeft gekozen voor een nieuwe toekomst van het Oranjeplein en het Koningsplein tot een nieuw 'stadspark'. In 2015 zal de gemeente dit plan samen met bewoners verder uitwerken. Met de herinrichting van het

openbaar gebied in 2017 en 2018 gaat ook hier de schop de grond in. We verkenden daarnaast ook welke kansen er zijn als het project 'over haar eigen grenzen heen' mag stappen. We sloegen via co-designsessies met de corporaties de weg in om als 'buren' zo veel mogelijk gezamenlijk op te trekken en elkaars plannen te versterken. De gezamenlijke opdracht is om het beste voor Maastricht Oost voor elkaar te krijgen.

Rob de Jong, directeur vastgoed van Avenue2, is een van de kartrekkers van 'co-design'.





Toekomstimpresie nieuwe centrum Maastricht Oost

Transitie: aanpak tijdelijke situatie

De verkenning van kansen bovenop de tunnel begint met ideeën en initiatieven over 'de tijdelijke situatie'. Hoe voorkom je de troosteloze aanblik van locaties waar pas over jaren wordt gebouwd? Met een gevarieerd gezelschap zochten we naar antwoorden hierop. Ook daar werkten we via het co-design-principe. Aan creatieve ideeën in elk geval geen gebrek. Om daar richting aan te geven, besloten we om in het voorjaar 2015 een 'transitiemanager' aan te stellen. Iemand die het in de vingers heeft om 'de beste ideeën' samen met de initiatiefnemers te realiseren.

Volgende uitdaging: duurzaamheid

Verder begonnen we in 2014 met de zoektocht naar kansrijke mogelijkheden om de A2-gebiedsontwikkeling te 'verduurzamen'. Concrete vragen: Hoe is de Groene Loper uit te rollen vanaf 2017 met extra kwaliteit? Hoe is het plan dat in 2009 is vastgesteld te verrijken met nieuwe inzichten om zo slim mogelijk om te gaan met licht, water, materiaal en energie? Waar liggen kansen om op de Groene Loper te spelen en te sporten? Streven is dat er in 2015 een concreet plan ligt.

MET BEHULP
VAN CO-DESIGN
VERKENDEN WE
IN 2014 DE
WONINGMARKT.







Wij hanteren zero tolerance. Bij ons is het motto vanaf de start 'werk veilig of werk niet' en we werken nu al vier jaar zonder ernstige incidenten. Mijn grootste uitdaging was het bouwen van één team: we hebben hier te maken met harde werkers die stuk voor stuk overtuigd zijn van hun eigen vakmanschap. Veel verschillende mensen met net zoveel verschillende karakters en dat moest wel één gezamenlijk team worden. Dat is gelukt. We did it!"

Jim McConnell, hoofduitvoerder tunnel

100% tolerantie. Nog nooit heb ik werk meegemaakt dat zo goed geaccepteerd wordt. We hebben zelfs met een betonpomp bij mensen in de tuin gestaan. Echt grandioos. De omgeving verdient een groot compliment." *Roel Schmidt, betonuitvoerder bouwstroom zuid*

Beton storten zijn we gewend. Maar dat we erin slagen om deze megaklus midden in de stad volgens een strak schema te laten verlopen, is een enorme prestatie. Mensen uit de bouw zijn trots op hun vak. Net zoals mensen in Maastricht trots zijn op hun stad. Die twee hebben elkaar gevonden. Ik besef steeds meer hoe bijzonder dit project is. A2 Maastricht, daar wil je bij zijn geweest.”

Leon van Noordenne, projectmanager tunnel

Dat ik aan zo’n groot project heb mogen meewerken, is een geweldige ervaring. Echt trots ben ik op de snelheid van de tunnelbouwtrein van noord naar zuid. Het betonwerk is uitgevoerd in een vaste weekcyclus waarbij activiteiten elkaar opvolgen, maar wij deden er soms nog extra werkzaamheden bij. Bijna twee jaar lang heb ik in de kost gezeten in Maastricht. Het was een mooie tijd.” *Peter van Dijk, betonuitvoerder bouwstroom noord*

A2 Maastricht is een ongeloofelijke leerschool. Vanaf het moment dat ik hier binnenkwam, ben ik goed opgevangen en betrokken bij het dagelijkse tunnelwerk. Dat waardeer ik heel erg, want ik weet als geen ander hoe druk het soms kan zijn. Inmiddels begeleid ik zelf een team van 20 jongens buiten, dat zich bezighoudt met het aanbrengen van hittewerende platen.” *Levi Niesten, stagiair bouwkuip Geusselt*



VAN HEVELS NAAR SIFONS

GRONDWATER ONDER CONTROLE

De natuurlijke grondwaterstroming rondom de stad Maastricht loopt van het plateau van Margraten tot aan de Maas. De grondwaterstand in het gebied rondom het A2-tunneltracé schommelt relatief sterk.

De belangrijkste factoren die invloed hebben op het grondwaterpeil zijn:

- De hoeveelheid regen in Zuid-Limburg. Meer neerslag leidt tot een hoger grondwaterpeil;
- Het peil van de Maas. Stijgt het water dan stijgt het grondwaterpeil in de stad;
- De grondwaterwinning van de industrie. Waterleiding Maatschappij Limburg en andere bedrijven pompen grondwater op en verlagen daardoor het peil.

Zonder maatregelen zou ook de A2-tunnel de grondwaterstroming gedeeltelijk blokkeren, daarom werd bij de bouw extra aandacht besteed aan het grondwater in de directe omgeving.

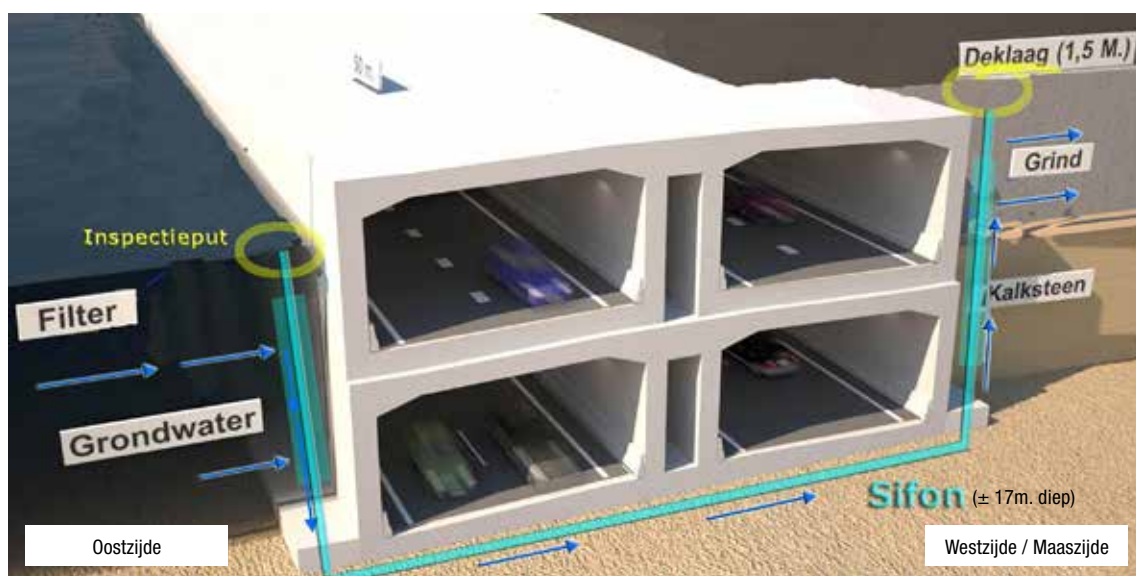
Twee mogelijkheden

Bouwer Avenue2 bestudeerde twee mogelijke nivelleersystemen voor het grondwater: een hevelconstructie en een sifonconstructie. Bij de hevelconstructie wordt het grondwater over de tunnel geheveld, terwijl de sifonconstructie het grondwater onder de tunnel leidt.

Bij de start van het project leek de hevelconstructie over de tunnel de beste optie, maar de ervaringen tijdens de eerste bouwjaren leverden aanvullende inzichten op. De belangrijkste constatering was dat door de kalksteen onder de tunnel meer water kan stromen dan verwacht. Op basis hiervan is de uitvoering op details herzien en een sifonconstructie onder de tunnel aangelegd.

Ruimte voor sifons

Door de nieuwe inzichten was het mogelijk een kleine aanpassing door te voeren tijdens de bouwphase. In de uitvoering is een halve meter extra diep ontgraven en daarna een halve meter grind aangebracht op de bodem van de bouwkuip alvorens het beton te storten. Zo kon het beton droog gestort worden. En konden nog tijdens de bouw in de grindlaag sifonbuizen worden aangebracht.





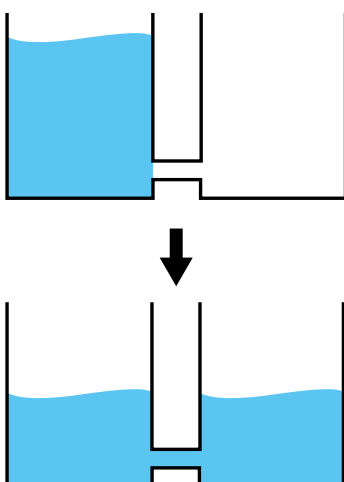
Communicerende vaten

Een sifonconstructie werkt volgens het principe van de 'communicerende vaten'. Dat is een regel uit de natuurkunde die aangeeft dat in twee vaten, die met elkaar verbonden zijn, de vloeistof in beide vaten altijd even hoog zal staan. Oftewel wanneer bij de tunnel het grondwater in de bodem aan beiden kanten via een sifon met elkaar verbonden is, zal deze ervoor zorgen dat de grondwaterstand op beide plaatsen even hoog is.

Natuurlijke oplossing

Door de sifonconstructie wordt de natuurlijke grondwaterstroming zo min mogelijk onderbroken. Het grondwater blijft zoveel mogelijk stromen waar het nu stroomt. Naast de doorstroming in de sifons, kan het grondwater ook nog steeds vrij doorstromen onder de tunnel. De kalksteen onder de tunnel blijkt in de praktijk beter grondwater door te laten dan oorspronkelijk was verwacht.

Principe van communicerende vaten



CIJFERS EN FEITEN

- Er komen 16 sifons in totaal.
- Ze zijn verspreid over het tunneltraject, elke 80 à 100 meter aangebracht.- Bij de tunnelmonden zijn er geen sifons, omdat de betonconstructie daar minder diep in de grond ligt. Hierdoor kan er meer water onder de tunnelmonden doorstromen.
- De sifons hebben een diameter van 250 mm. De filters bovenop de sifons, waar het grondwater de sifon in stroomt, hebben een diameter van 110 mm. Dat is vergelijkbaar met de dikte van een regenpijp.
- De grondwaterstand aan weerszijden van de tunnel stijgt of daalt niet meer dan 20 cm.

VOORUITBLIK 2015

De ruwbouw van de dubbellaagse tunnel is klaar, en de immense tunnelbouwkuip verdwenen. Net als de stalen stempels, rijdende traverses en torenhoge kranen. Maar we zijn er nog lang niet. We hebben nog twee jaar nodig om de tunnel af te bouwen, in te richten en klaar te maken voor gebruik. En voor het opleiden en trainen van personeel. Ondergronds gaan de werkzaamheden door. Tegelijkertijd blijft bovengronds genoeg werk over.

In 2015 en 2016 gaan we vooral vanuit drie hoofdsporen aan de slag:

1. De majeure opgave van de afbouw en inrichting van de tunnel
2. Het ontwikkelen van ideeën en initiatieven voor de 'tijdelijke situatie' van braakliggende locaties waar niet meteen op gebouwd wordt
3. Het treffen van voorbereidingen voor de bovengrondse herinrichting zoals het nieuwe centrum in Maastricht Oost met de nieuwe winkel van Albert Heijn, de renovatie van de Gemeenteflat en het nieuwe stadspark tussen ANWB-flat en Torenflat.

Wat kunt u in 2015 van ons verwachten?

Grootste hinderklussen 2015

1. Realisatie nieuwe wegaansluitingen
2. Verlengen tunnel Severenstraat
3. Bouw kunstwerk Viaductweg Zuid
4. Trillen damwandplanken

Belangrijkste mijlpalen 2015

1. Trekken laatste damwandplanken tunnelbouwkuip
2. Ingebruikname tunnel Severenstraat
3. Montage verkeers- en tunneltechnische installaties gereed
4. Kunstwerk Viaductweg Zuid gereed
5. Start realisatie centrum Maastricht Oost

Meer weten over de grootste hinderklussen en belangrijkste mijlpalen in 2015? Kijk op www.a2maastricht.nl.

Hoe gaat de tunnel functioneren?

Welke routes kunt u straks kiezen? Hoe vaak moet de dubbellaags tunnel in Maastricht in onderhoud en wat merken weggebruikers daarvan? En wat te doen bij pech of een ongeluk in de tunnel? Team Communicatie A2 Maastricht bereidt in de eerste helft van 2015 een voorlichtingstraject voor over het dagelijks gebruik van de tunnel. Zodat mensen weten welke mogelijkheden de tunnel biedt, begrijpen dat er ook regelmatig onderhoud nodig is en weten wat te doen bij onverwachte gebeurtenissen. Naar verwachting start de communicatie hierover in de tweede helft van 2015.

En verder vooruit...

- Ingebruikname dubbellaagse tunnel: eind 2016
- Groene Loper gereed: eind 2017
- Realisatie vastgoed: 2016 - 2026

$$5-1=4$$

Oplettende lezers valt het misschien op dat er voor 2015 vier grootste klussen zijn geformuleerd, in plaats van vijf. Dat heeft ermee te maken dat meer werkzaamheden onder de grond verdwijnen. De bovengrondse overlast wordt iets minder, maar verdwijnt niet. Met name voor direct omwonenden langs het tunneltracé blijven sommige activiteiten voor vervelende hinder zorgen.



THE 'GREEN CARPET'

AN INTEGRATED PLAN FOR THE A2 MOTORWAY THROUGH MAASTRICHT

In 2003, several cooperating government bodies – the Directorate-General for Public Works and Water Management, the municipal council of Maastricht, the provincial government of Limburg, and the municipal council of Meerssen – began their quest for an integrated plan for the city of Maastricht and the A2 motorway. In 2009, following a consultation process involving the entire city, a plan was finally selected: the 'Green Carpet' (Groene Loper) plan presented by the Avenue2 consortium headed by Ballast Nedam. The plan will make Maastricht much more accessible and will greatly improve traffic flows at the Geusselt and Europaplein junctions. By improving traffic safety and the quality of life in Maastricht East, the project will also create new opportunities for developing the surrounding districts. The project involves an investment of approximately one billion euros, 850 million of which are being provided by the public sector.

Innovative approach

The approach of the A2 Maastricht project is quite unique. Not only were the regional development issues and the traffic issues integrated into a single overall plan, the various planning procedures were also dealt with in an integrated fashion. The Dutch Infrastructure (Planning Procedures) Act (Tracéwet), zoning plans, and tendering procedures were all addressed simultaneously. By the end of 2011, after seven years, all the necessary planning procedures for the A2 Maastricht project had been completed.

Implementation right on schedule

As of 2015, the A2 Maastricht project is well under way. After four years of work, the traffic infrastructure building activities are on schedule for the completion and opening of the dual-layer tunnel at the end of 2016. In 2011, the Avenue2 consortium already took the first preparatory steps. A great deal of preparatory work was also carried out in 2012, in particular in the districts adjacent to the A2. In 2013, the preparatory activities were completed and the work focused on the N2 corridor and the Europaplein and Geusselt junctions. Most of the work took place in the excavation pit, concentrating on the actual construction of the A2-tunnel. 2014 saw the opening of the intersection between the A2 and A79 motorways at Kruisdonk and the new road to the Beatrixhaven industrial area. The concrete shell of the dual-layered tunnel was also completed during the past year.

Two more years to go

In 2015 and 2016 we will focus on three elements:

- Completion and fitting out of the A2 tunnel with the roadway and tunnel installations.
- Developing ideas and initiatives for the 'temporary situation' of undeveloped sites where no immediate building will take place.
- Preparations for the above-ground redevelopment, such as the new centre in Maastricht East with the new Albert Heijn supermarket, the renovation of the Gemeenteflat building, and the new city park between the ANWB-flat and Torenflat buildings.

MAJOR ACTIVITIES IN 2015

- > COMPLETION OF NEW ROAD JUNCTIONS
- > EXTENSION OF SEVERENSTRAAT TUNNEL
- > CONSTRUCTION OF THE VIADUCTWEG SOUTH STRUCTURE
- > EXTRACTION OF SHEET PILES

Communications with the surrounding area

A project as ambitious as the 'Green Carpet' project will inevitably have a major impact on the surrounding area. Accordingly, a single, dedicated communication team was established by the A2 Maastricht project agency and the Avenue2 consortium to regularly communicate with various target groups in the surrounding area.

In 2014 a great deal of time and effort was invested in making clear that the work was still far from over, even though the shell of the A2 tunnel had been delivered. Additional attention was also devoted to the twenty other structures which make up the A2 Maastricht project together with the A2 tunnel. In this way we sought to make clear that A2 Maastricht is more than just this tunnel.

As in previous years, a great deal of attention was devoted to systematic, proactive, and transparent communication on the execution of the project, particularly regarding the nuisance caused by the work. In addition to the hurdles and milestones, the communication also focused on the experts and specialists behind the technology, maintaining a personal approach. This was achieved with the help of A2 stewards; events aimed at involving the public; and in-house productions for radio, television, and newspapers.

THE BASIC FRAMEWORK OF THE 'GREEN CARPET' PLAN

- A dual-layered tunnel, which will move 80% of the current traffic volume underground and allow for the creation of a residential zone above ground
- A green, park-like boulevard for pedestrians and cyclists, winding its way from the Landgoederenzone (Country Estate zone) to the Europaplein junction
- Two unique and striking entrances to the city at the Geusselt and Europaplein junctions

COLOFON

Projectbureau A2 Maastricht en Avenue2

Stadionplein 31

6225 XW Maastricht

043 - 351 63 01

info@a2maastricht.nl

www.a2maastricht.nl

Realisatie: Projectbureau A2 Maastricht, team Communicatie

Fotografie: Bert Janssen, Reen van Beek, Peter Wijnands,

Philip Driessen, Projectbureau A2 Maastricht

Artist Impressions Groene Loper: Avenue2

Ontwerp: Zuiderlicht

Meer informatie op www.a2maastricht.nl





maastricht: Meet Europe

Opdrachtgever voor de realisatie van A2 Maastricht zijn het Ministerie Infrastructuur en Milieu namens het Rijk en gemeente Maastricht. In de Stuurgroep A2 Maastricht werken Rijkswaterstaat, gemeente Maastricht, Provincie Limburg en gemeente Meerssen samen. Opdrachtnemer voor de realisatie van A2 Maastricht is Avenue2, dat bestaat uit Strukton en Ballast Nedam.



Ministerie van Infrastructuur en Milieu



Gemeente Maastricht



Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Milieu

provincie limburg



Gemeente Maastricht



Sfeervol Meerssen



Strukton



Ballast Nedam



Dit project wordt medegefinancierd door de EU – Fonds voor Trans Europese Netwerken. Slechts de mening van de auteur wordt gegeven: de Europese Commissie is niet aansprakelijk voor het gebruik dat eventueel wordt gemaakt van de in de publicatie opgenomen informatie.

Meer informatie op www.a2maastricht.nl