

# De flessenhals moet open

tekst Jaap Visser

fotografie BVF/Leonard Davids

Wie met de auto zuidwaarts reist, over de A2 naar België (of nog verder, richting de zon) kent het probleem: knelpunt Maastricht. Vanaf Amsterdam tot Turijn is de A2/E25 één en al snelweg, maar in Maastricht staan er stoplichten. Rijkswaterstaat bedenkt samen met andere partijen mogelijkheden om het autoverkeer vlotter en veiliger door het zuiden des lands te loodsen. Dat verlost Maastricht van een heleboel overlast en ergernis. De flessenhals moet open zodat de files oplossen, het sluipverkeer verdwijnt, lawaai en stank afnemen en er veel minder ongelukken gebeuren.

Een snelweg die een stad gelijkvloers doorkruist, is niet van deze eeuw. Hoe lang nog zal de automobilist op doorreis, in Maastricht op groen moeten wachten? "Een jaar of tien," schatten Marjolijn Lubbert en Ruud Knulst van het projectbureau A2 Maastricht. Zij zijn projectleider contractering en hij tunnelspecialist; beiden zijn afkomstig van de Bouwdienst. Ze willen/kunnen zich niet al te zeer vastleggen op een einddatum van het project, gezien de onvoorstelbare complexiteit van de operatie en het voortschrijdend inzicht waarmee ze voortdurend te maken hebben. Verkenningen van de bodem, de buurt en de lucht zijn daarbij van het grootste belang. Evenals de prognoses van het verkeer. "Maar 2015 moet haalbaar zijn," denkt Lubbert. Knulst: "Niets is zeker rond dit stukje A2, behalve dat de oplossingsrichting nu helder is. We werken met man en macht aan de verdere uitwerking van geïntegreerde procedures."

## Haken en ogen

Knulst stelt dat alleen een verdieping van het gewraakte stuk wegdek niet de oplossing is. De twee keer drie rijstroken zouden al snel na de opening van het nieuwe tracé weer dichtslibben. Maar een verbreding naar twee keer vier rijstroken zou betekenen dat het hele plan acht, negen meter breder wordt. In de smalle corridor tussen het kruispunt de Geusselt en het Europaplein brengt dat extra problemen met zich mee.

Voorts is er het geotechnische aandachtspunt: de mergel in de Limburgse grond, die nauwelijks doorlatend is en een complicatie



## 'Niets is nog zeker, maar de oplossingsrichting is helder'

voor ondertunneling betekent. Knulst: "Al was het alleen maar omdat je niet zomaar even wat damwanden de grond in trilt." Maar dat is nog niet alles, want de horizontale grondwaterstromen in het glooiende landschap eisen constructief en vanwege de bebouwing ter plaatse ook speciale aandacht. Zeker in combinatie met de naburige Maas.

Voor problemen zorgen ook de fijne stofdeeltjes die in de kom van Maastricht de Europese norm fiks overschrijden. Met innovatief denkende marktpartijen zal een acceptabele oplossing worden uitgedokterd. Een uitgekiende ligging van het tunneltracé en het aanwenden van de nieuwste bouwtechnieken zullen daarbij noodzakelijk zijn.

Lubbert: "Er zitten zo onnoemelijk veel haken en ogen aan dit project, dat je je kunt afvragen of het nog wel leuk is om er aan te werken. Ik vind van wel, omdat het vooral ook heel spannend is. We kijken met grote interesse naar andere, een beetje vergelijkbare megaprojecten, zoals de aanleg van de tweede Coentunnel en de operatie aan de A4 tussen Burgerveen en Leiden. We kijken er niet alleen naar, we nemen er ook ideeën van over."

## Stapels rapporten

Op de A2 Maastricht wordt al jaren gestudeerd. In de archieven van Verkeer en Waterstaat liggen stapels rapporten over het tracé Kruisdonk-Geusselt-Europaplein. Amper vier kilometer asfalt, zeg maar de afdaling vanuit het noorden naar het midden van de stad. Dat het bij papierwerk is gebleven en dat het gemankeerde stukje van de Europese route 25 niet al lang op de schop is gegaan, heeft te maken met politiek. Knulst en Lubbert: "Dit knelpunt heeft altijd hoog op de hitlijst van Verkeer en Waterstaat gestaan, maar op de cruciale momenten was het geld weer eens op of moest het dringend voor prioriteiten elders worden gebruikt. Maar dat lag natuurlijk ook aan de grote afstand tussen Maastricht en Den Haag."

Dat er nu dan toch werk wordt gemaakt van de A2 in Zuid-Limburg dankt Maastricht aan de inzet van zijn daadkrachtige burgemeester. Gerd Leers is de benodigde honderden miljoenen los gaan praten nadat zijn enthousiasme was gewekt door het rapport 'Maastricht raakt de weg kwijt'. Dat was in opdracht van de gemeente opgesteld door een particulier bureau en werd de aanzet tot een tamelijk unieke bestuursovereenkomst. Hierin verplichten de gemeenten Maastricht en Meerssen, Rijkswaterstaat en de provincie Limburg zich om samen te werken aan een 'tunnelachtige' oplossing, althans voor dat deel >





*De aanpak van de A2 moet files oplossen, het sluipverkeer laten verdwijnen, lawaai en stank verminderen en het aantal ongelukken fors reduceren.*

van de A2 waar stoplichten staan en de weg genoeg moet nemen met de aanduiding N2. De vier partners staan een publiekprivate aanpak voor en dat is vernieuwend genoeg om in aanmerking te komen voor Europese subsidie uit het TEN (Trans European Network)-fonds.

Marjolijn Lubbert verklaart: "In Brussel is een subsidiepotje voor het oplossen van TEN-knelpunten, maar daar willen andere landen ook graag gebruik van maken. Bij de beoordeling wordt dus niet alleen gekeken of er een TEN-knelpunt wordt opgelost, maar ook of het project maximaal aansluit bij andere aspecten/processen van het EU-beleid. In dit geval is er dus sprake van de aanleg van (rijks)infrastructuur als onderdeel van een bredere gebiedsontwikkeling. Daarnaast wordt er door vervlechting van de Tracé MER-procedure, de aanbestedingsprocedure en de Ruimtelijke Ordeningsprocedure maximale ruimte geboden aan de markt. Hierdoor mag zowel een kwalitatief beter product als een efficiëntere oplossing worden verwacht."

### Oplossing

Hoe het knelpunt zal worden opgelost, daarover is door de samenwerkingspartners nog niets besloten. Maar dat hoeft ook niet, aangezien een grote rol voor de markt is weggelegd bij het bedenken van de oplossing. Marjolein Lubbert: "Zeker is wel dat we niet alleen de infrastructuur aanpakken, maar dat er ook sprake zal zijn van vastgoedontwikkeling. Dat er flats langs de weg gesloopt moeten worden, is waarschijnlijk onontkoombaar. Maar het is ook één

van de uitdagingen van het project om impulsen te geven aan de aangrenzende wijken, en deze via herontwikkeling vitaal te maken. We willen tegelijk met het verbeteren van de verkeerscirculatie nieuwe kansen scheppen voor wonen, werken en recreëren." Behalve de auto's en vrachtwagens zo snel mogelijk door de stad loodsen, streeft de projectgroep nóg een verkeerstechisch doel na: de bereikbaarheid van heel Maastricht vergroten. Knulst: "Daartoe dienen de verknoping van de A2 en de A79 (de snelweg naar Heerlen, red.), een directe afslag naar het industrieterrein Beatrixhaven en een ongelijkvloerse kruising van de viaductweg en de Meerssenerweg."

Omdat de operatie A2 zo veelomvattend is, heeft de projectgroep gezocht naar methodes om de formele route naar de aanvang van het werk in te korten. "Die hebben we ook gevonden," zegt Marjolijn Lubbert, "door wettelijke procedures te combineren en in zo vroeg mogelijk stadium te gaan samenwerken met de marktpartijen. Er start nog dit jaar een selectieprocedure waarbij we uiteindelijk met vier consortia tegelijkertijd de aanbestedingsprocedure en de Tracéwetprocedure ingaan. De daadwerkelijke aanbestedingsprocedure hopen we volgend voorjaar te kunnen starten."

Waarna een nog wel jaren durend proces van start kan gaan. De lichten tussen Amsterdam en Turijn zullen nog heel vaak op rood springen, maar er zit nu duidelijk beweging in de A2. Eindelijk. □

