



▲ De tunnel in aanbouw, vanuit de lucht gezien.



A2-tunnel Maastricht als integrale opgave

# De leefbaar- heidstunnel

Volgend jaar wordt de ondertunnelde A2 door Maastricht opengesteld voor het verkeer. Een lang gekoesterde wens gaat daarmee in vervulling. Maar het A2-project in Maastricht is meer dan het aanpakken van een verkeersknelpunt. Het gaat ook over leefbaarheid, het helen van stedelijk weefsel en een bijzonder en innovatief proces, dat nog tot 2026 doorgaat.



## FEITEN EN CIJFERS

### Opgave

Bouw van een tunnel door Maastricht ter vervanging van de bovengrondse rijksweg met stoplichten en ontwikkeling van het gebied boven en direct naast de tunnel. Daarnaast nog twintig andere kunstwerken variërend van viaducten en kleinere tunnels tot en met geluidsschermen tussen knooppunt Europaplein en Kruisdonk.

### Betrokken partijen

Gemeente Maastricht, gemeente Meerssen, provincie Limburg, Ministerie van Infrastructuur en Milieu, Rijkswaterstaat; verenigd in Projectbureau A2 Maastricht.

Strukton en Ballast Nedam; verenigd in consortium Avenue2.

### Voortraject

Vorming ambtelijke projectorganisatie 2003

Tracébesluit 2011 (onherroepelijk)  
Consultatieronde eind 2008, begin 2009  
Aanbesteding 2007-2009  
Gunning 2009 (contract oktober 2009)

### Realisatiefase

Plan 'De Groene Loper' klaar 2026  
Start bouw tunnel 2011 (voorbereidende werkzaamheden 2010)  
Tunnel gereed eind 2016  
Ontwikkeling grond boven de tunnel 2016-2026

Totale investeringssom: ruim 1 miljard euro waarvan circa 850 miljoen euro publiek geld



FOTO: PROFIEL VAN DE DUBBELLAAGS TUNNEL.

## HOE HET BEGON

Al sinds de jaren zestig zijn er plannen om de Rijksweg N2 door Maastricht, met stoplichten, te vervangen door een snelweg. Telkens lukt het niet om het plan hoog genoeg op de MIR-lijst met wegenbouwprojecten van het Rijk te krijgen. Tot 2006. Dan slaan de provincie Limburg, de gemeenten Maastricht en Meerssen en het toenmalige ministerie van Verkeer en Waterstaat (nu Infrastructuur en Milieu) de handen ineen. Ze leggen, daarbij gesteund door een TEN-T-subsidie (Trans-Europees vervoersnetwerk) van de EU, 20 miljoen euro op tafel voor een ondertunnelde weg en diverse flankerende maatregelen. Bij de aanbesteding worden consortia opgeroepen om met plannen te komen voor de invulling en uitwerking. Niet 'dit willen we maken' maar 'dit willen we bereiken' is het motto bij de uitvraag. Een onafhankelijke gunningscommissie brengt een zwaarwegend advies uit dat wordt overgenomen door de projectorganisatie van de vier overheden.

**D**e Groene Loper' heet het plan dat Avenue2, een consortium van Strukton en Ballast Nedam, ontwikkelde voor de A2 Maastricht. Het plan voorziet in twee gestapelde tunnels op de plek van de voormalige N2, de plek waar de A2 wordt onderbroken door een rijksweg met stoplichten door de stad. Het doorgaande verkeer wordt door de onderste laag geleid, het regionale verkeer door de

bovenste laag. Op het maaiveld komt een route voor langzaam, plaatselijk verkeer.

De voordelen van het project zijn legio. Voor het doorgaande verkeer neemt de reistijd drastisch af, van gemiddeld 40 minuten naar 4 minuten. Voor de bewoners langs het tracé wordt de luchtkwaliteit stukken beter, neemt de geluidsoverlast sterk af en de verkeersveiligheid neemt



▲ Fietsbrug in aanbouw als onderdeel van De Groene Loper. (foto: Peter Wijnands)

▲ Artist impression van de toekomstige Parklaan ter hoogte van de Regentesselaan.

► Désirée Florie: 'We leggen telkens uit wat we aan het doen zijn.'



toe. En op de tunnel ontstaat ruimte voor het ontwikkelen van mooie, interessante stadsmilieus en het aan elkaar hechten van buurten.

## De Groene Loper

De Groene Loper van Avenue2 eindigde overduidelijk als nummer 1 in de aanbestedingsprocedure. Bart Grote, omgevingsmanager van Avenue2 legt uit waarom. 'De gestapelde tunnels met ontvlechting van doorgaand en regionaal verkeer was de sterke troef in ons plan. Er kan daardoor meer verkeer doorheen en bovendien neemt hij minder ruimte in beslag waardoor de bouw minder ingrijpend is. De tunnel was bovendien langer dan in andere plannen waardoor er een groter gebied van profiteert. Dat werd mogelijk door kosten te besparen bij de bouwmethode.'

De zogeheten 'observational method' speelde volgens Grote een sleutelrol bij het drukken van de bouwkosten. 'Hier in Maastricht ligt op enige diepte een grindlaag met hier en daar grote brokken steen. Daaronder ligt weer mergel en andere kalksteensoorten van verschillende hardheid, met hier en daar zogeheten karstgaten. In deze omstandigheden hebben we gekozen voor de zogenaamde cut-and-cover methode om de tunnel te bouwen. Eenvoudig gezegd graaf je een gat, bouwt daar de tunnel in en vult vervolgens weer aan. Het voordeel is dat je kunt zien wat je graaft en bouwt en dus ook de risico's beter kunt monitoren. Wij hebben met moderne meettechnieken constant de spanningen op de damwanden gemeten. Bij het bouwen hebben we aan weerszijden bouwkuipwanden gemaakt van damwanden die in een gegraven sleuf zijn gehangen. Vervolgens is de grond ertussen weggegraven en zijn er stempels tussen geplaatst. Met zogeheten rekstroken tussen de stempels en waterspanningsmeters naast de bouwkuip konden we direct en nauwgezet bijhouden hoeveel spanning er op de damwanden kwam te staan en de constructie daar eventueel op aanpassen. Dat hangt natuurlijk sterk af van de grondeigenschappen ter plaatse. Met deze methode maak je de constructie precies sterk genoeg voor een specifieke plek.'

## Bijzonder proces

Naast de bouwmethode is ook het proces op diverse punten bijzonder te noemen, vertelt Désirée Florie, woordvoerder van het Projectbureau A2 Maastricht. 'Zo hebben we verschillende procedures parallel laten lopen en daarmee tijd gewonnen: de Tracéwet, het bestemmingsplan en de aanbestedingsprocedure. Daarnaast besteden we bijzonder veel aandacht aan open communicatie met burgers en andere betrokkenen, in iedere fase. Zo hebben we, toen er nog drie consortia in de race waren voor het project, een uitgebreide consultatieronde onder de bevolking gehouden. Men kon de verschillende plannen bekijken en met aanvullende opmerkingen komen. Er was enorme belangstelling en het heeft 1.200 aanvullende vragen per partij opgeleverd. Mede daardoor is er bij andere, formele inspraak-

### WEBSITES

[www.a2maastricht.nl](http://www.a2maastricht.nl)  
[www.avenue2.nl](http://www.avenue2.nl)





▲ Betrokken burgers nemen een kijkje tijdens de Dag van de Bouw in 2014.



momenten relatief weinig weerstand geweest.' Grote vult aan: 'Op het bestemmingsplan zijn maar een paar zienswijzen ingediend, die bovendien niet ingrijpend waren. Dat is heel weinig voor een dergelijk plan.' Florie vervolgt: 'We leggen telkens uit wat we aan het doen zijn, waarom we het doen, wat het betekent voor omwonenden. We houden de website actueel, we hebben uitzendingen op radio en televisie, we schrijven brieven, versturen e-mails. We hebben zelfs "A2-stewards" in de wijk rondlopen om persoonlijke informatie te geven aan wie eventueel nog wat gemist heeft.'

Voor Avenue2 was het ontwerpproces ook een bijzondere en innoverende ervaring. Grote: 'We hebben van meet af aan echt multidisciplinair ontworpen, in sessies met civieltechnici, landschapontwerpers, maar ook deskundigen op het gebied van lucht en geluid. Daardoor konden we bijvoorbeeld de tunnel zo ontwerpen dat de lucht uit de tunnel zo min mogelijk mensen zou hinderen. Normaal gesproken wordt pas aan het eind van het ontwerpproces bekeken wat er nog gedaan kan worden om de luchtkwaliteit beter te krijgen. Ik denk dat het multidisciplinair ontwerpen in iedere fase echt een beter ontwerp heeft opgeleverd. We zijn de opgave gaandeweg ook meer als een integraal stedenbouwkundig vraagstuk gaan opvatten dan als een enkelvoudig verkeerskundig vraagstuk.'

### De grond erboven

Als de tunnel in 2016 wordt opengesteld voor het verkeer, zit het werk er bepaald nog niet op. Een minstens zo interessante opgave is om de grond erboven te ontwikkelen op een manier dat de stad er beter en

completer van wordt, zonder te concurreren met bestaande stadsmilieus. Dat duurt nog tot 2026. Grote: 'We moeten bovendien een deel van onze kosten terugverdienen met de verkoop van grond en vastgoed in het gebied. We zullen daarbij vraaggericht te werk gaan. Dus niet gebouwen neerzetten en kijken wie het wil kopen zoals tot de vastgoedcrisis vaak gebruikelijk was, maar met bewoners en potentiële initiatiefnemers kijken waar behoefte aan is en dat gezamenlijk realiseren. Het samen verkennen van mogelijkheden noemen we *co design*. In één gebied zijn we hier al mee van start gegaan. Het is ook voor ons een nieuwe, spannende ontwikkeling.'

Het verhaal van de A2 Maastricht laat zien dat wat aanvankelijk een enkelvoudige infrastructurele opgave leek te zijn, uiteindelijk is opgevat als een integrale stedenbouwkundige opgave met diverse doelen en baten. Bouwkundige en procesinnovaties hebben hier nadrukkelijk op ingespeeld. Dat de tunnel volgend jaar in gebruik wordt genomen is een succes, maar pas in 2026 kan echt de balans worden opgemaakt. Succes betekent dan: goede doorstroming van het langeafstandsverkeer en een forse impuls voor de veelzijdigheid, leefbaarheid en vitaliteit van Maastricht en omgeving. ●



◀ Bart Grote: 'Multidisciplinair ontwerpen in iedere fase heeft een beter ontwerp opgeleverd.'