



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

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

‘Verkeersfasering altijd onder controle gehouden’

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

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



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

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

Geen toename files

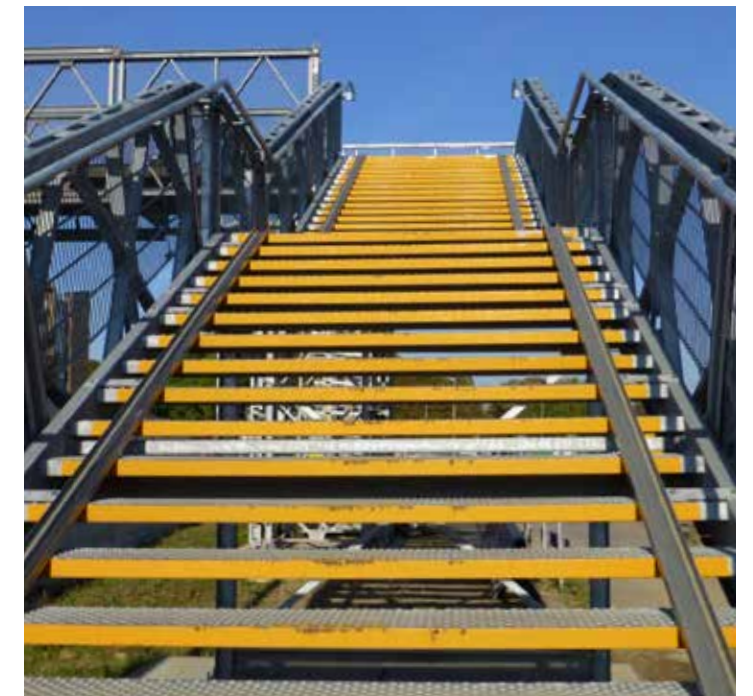
Bovenstaand voorbeeld is één van de vele zaken waarover het wegbeheerdersoverleg bij A2 Maastricht zich boog. Voor Mart, die al veertig jaar bij Rijkswaterstaat werkt nadat ook zijn vader er een lange carrière doormaakte, was het voor het eerst dat hij meedraaide in een project met meerdere opdrachtgevers.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

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

Vier keer slim

Om doorstroming, bereikbaarheid en veiligheid tijdens de bouw van A2 Maastricht in stand te houden, moest over vier zaken goed worden nagedacht, leggen Ferry en Mart uit. 'Het eerste was slim bouwen en faseren. Avenue2 maakte daarvoor steeds gedetailleerde tekeningen van de nieuwe situatie die in het wegbeheerdersoverleg werden besproken. Waren de oplossingen uitvoerbaar en maatschappelijk aanvaardbaar? Voldeden ze aan de richtlijnen, waren ze veilig en garandeerden ze de doorstroming en bereikbaarheid? Door de goede samenwerking in het wegbeheerdersoverleg zag je al snel dat Avenue2 bij het doen van voorstellen al rekening hield met deze criteria. Naast slim faseren moesten we ook slim regelen. Hoe konden we de verkeerslichten op de tijdelijke N2 en bij Geusselt en Europaplein zo afstellen dat de groene golf in stand bleef? Het derde spoor was slim reizen. Daarvoor droeg Maastricht Bereikbaar (zie het interview op blz. 220 – red.) oplossingen aan, om onder meer het aantal automobilisten in de ochtendspits te verminderen. Tot slot moesten we intensief communiceren. Het doel was mensen vooraf zo goed mogelijk te informeren over de verkeershinder. Als mensen weten dat ze in de wachtrij moeten om in Maastricht te komen of er te passeren, kunnen ze zich daarop voorbereiden.'

Mart heeft van dat laatste een sprekend voorbeeld. Gedurende een weekend moesten wegens werkzaamheden vijf van de zes opstelstroken bij het tijdelijke kruispunt Geusselt dicht. 'Mijn collega bij Rijkswaterstaat had uitgerekend dat daardoor een file van acht kilometer zou kunnen ontstaan. Dat kun je voorspellen op basis van de verkeersintensiteit op dezelfde dag een jaar geleden. Toen ik die dag vanuit Maastricht terugreed naar het noorden, zag ik op de groene bordjes langs de snelweg dat de file 8,2 kilometer lang was, en dat op een hele hete dag. Toch is er daarna geen enkele klacht binnengekomen, noch bij Rijkswaterstaat zelf, noch bij de Servicelijn Maastricht Oost. Omdat er zo goed was gecommuniceerd, wisten mensen dat ze in de file zouden staan.'



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

Saamhorigheid

Het slim regelen leverde de nodige hoofdbreken op. De tijdelijke N2 was smaller dan de oude N2 vóór de start van de bouw en had ook geen ruimte voor in- of uitvoegstroken. Om de groene golf in stand te houden, moest ten eerste het aantal verkeerslichten terug van zes naar drie. Drie gelijkvloerse oversteekplaatsen voor fietsers en voetgangers werden opgeheven. 'Daarvoor kwamen voetgangersbruggen in de plaats', vertelt Ferry. 'Mensen die moeilijk ter been waren, hadden het daar lastig mee. En fietsers konden we zo niet bedienen. Er was geen plaats om voor hen een hellingbaan te maken. Zij moesten daarom omrijden of gebruik maken van de fietsgoten op de trappen van de bruggen.'

Tweede ingreep om de groene golf te bewaren, was het maken van een 'koude kruising' met de Scharnerweg. Mensen mochten hier alleen rechtdoor rijden of recht oversteken, een kwetsbare verkeerssituatie bij een zo belangrijke oost-westverbinding van Maastricht. 'Het was echter niet mogelijk dit anders te regelen', aldus Ferry. 'Dat nogal wat automobilisten zich daar vervolgens niet aan hielden, kun je moeilijk voorkomen. Deels gebeurde dat bewust, deels onbewust omdat mensen door hun navigatiesysteem naar rechts of links werden gestuurd, om zich pas daarna te realiseren dat dat niet mocht.'

Volgens Ferry en Mart was de kruising Scharnerweg dan ook één van de moeilijkste punten om de doorstroming en verkeersveiligheid in de stad gedurende de bouw te bewaren, naast kruispunt Geusselt en knooppunt Europaplein. 'Daarbij moest de kruising ook nog twee keer voor een aantal weken dicht', vertelt Ferry. 'Dat was voor met name fietsers, voetgangers en reizigers met

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

Andere verwachtingen

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

Een blije stoet

Een mooi moment bij A2 Maastricht was de ingebruikname van de tunnel. Mart vertelt dat in de nacht waarin dat gebeurde honderden automobilisten stonden te wachten achter de bus waarmee onder meer minister Melanie Schultz van Haegen als eerste door de tunnel zou gaan. 'De auto's vooraan hadden hun deuren open zodat niemand er langs kon. We hebben met de verkeerscentrale in Helmond overlegd over wat te doen. De auto's allemaal terugsturen of twee auto's van Rijkswaterstaat met zwaailichten ervoor zetten en de stoet met een lage snelheid door de tunnel begeleiden? We hebben voor het laatste gekozen. Ik keek in de spiegel en zag mensen uit de auto hangen en zwaaien. Ik hoorde ook een hoop getoeter. Zo blij waren de mensen; het was geweldig om dat mee te maken.'

Terugkijkend zijn Mart en Ferry vooral trots op het feit dat de meeste weggebruikers, enkele moeilijke momenten daargelaten, relatief weinig verkeersoverlast hebben ondervonden van de bouw van A2 Maastricht. Het is volgens hen een teken dat de puzzel van de wegaanpassingen en de fasering daarvan altijd goed is gelegd. 'Alles wat er buiten op straat gebeurde, paste altijd in de bandbreedtes die we daarvoor vooraf hadden bedacht. Er zijn geen dingen gebeurd waarvan we ons afvroegen: wat overkomt ons nu? We hadden de bouw- en verkeersfasering dus steeds onder controle.'



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

#nachtvd4buizen: automobilisten en motorrijders worden door RWS op lage snelheid door de zojuist in gebruik genomen Koning Willem-Alexandertunnel geleid (2016).