

SPECIALE BIJLAGE OVER A2 MAASTRICHT

www.a2maastricht.nl / 26 september 2013

Veranderingen
gaan snel

Nieuwe weg brengt
nieuwe natuur

A2 MAASTRICHT

WE WERKEN ER SAMEN AAN!

 Infrastructure · Water · Environment · Buildings Ontwerp project A2 Maastricht	 ArcelorMittal Leveren van damwandplanken	 Ballast Nedam Specialistisch Grondverzet Grondverzet	 Bemalingscombinatie A2 Maastricht Bemaling bouwkuip
 BETONTECHNIEK EN CONSERVERING Betonreparaties	 KUNSTSTOF LEIDINGSYSTEMEN Leveren van pvc-leidingen	 Betonpomp Combinatie EUROPOMP BV Betonpompen	 FRIJNS INDUSTRIAL GROUP IJzeren vloeren voor middentunnelkanaal
 Wegontwerp en grondopbouw	 Anti-graffiti aanbrengen op beton	 Slopen en verwerken afval	 Prefab betonnen brugliggers
 KOELING SERVICE B.V. Koelingssysteem voor beton	 Verkeers- en tunneltechnische installaties	 JANSSEN-GROUP.COM Leveren van vrachtauto's en kranen	 Leveren van vrachtauto's en kranen
 Steigerbouwer	 Bekistingsaccessoires	 Betonleverancier	 Verhuur van machines
 MVM BETONSTAAL BV Leveren en aanbrengen wapening	 Verhuur betonbekisting	 Beveiliging	 VERHUUR VAN BOUWMATERIEEL Verhuur van klein materieel en bouwplaatsinrichting
 Grondverzet	 RIMEC LIMITED Personeelsdienst	 SOLID SOLUTIONS RVS materiaal	 Strukton Prefab Beton Prefab betonnen randelementen
 Stempels en gordingen	 Uittrillen van damwanden en grondverzet	 Boren van ankers en intrillen damwanden	 Gewapende grondconstructies
	 Leveren van gereedschap en ijzerwaren	 Aanbrengen bouwkuipwanden tunnel	

'Het gaat goed, maar we zijn er nog niet'



Het deel van Maastricht waar straks de A2-snelweg onder door loopt, verandert heel snel. In het voorjaar zijn opnieuw flats gesloopt om ruimte te maken voor een tijdelijke autoweg en de bouwkuip voor de tunnel. Nog dit jaar zijn langs het hele tracé alle bouwkuipwanden klaar en kan het uitgraven verder gaan. Betrokkenen praten over de voortgang van het project.

Hoe snel kan een dubbellaagse tunnel eigenlijk worden aangelegd?

„Veel inwoners en weggebruikers volgen ons op de voet en vinden daarom dat het snel gaat. Er is steeds meer bewondering voor de technische aanpak van Avenue2. Het gaat goed, maar we zijn er nog niet. Dit jaar en komend jaar zijn nog heftig, vooral voor de mensen die direct langs de bouwput wonen of werken. Daar moeten we alert op blijven,” waarschuwt Albert Nuss, wethouder mobiliteit en voorzitter van de Stuurgroep A2 Maastricht. „Tegelijkertijd zijn dit de jaren van de zichtbare veranderingen. De aanleg van de betonnen ruwbouw met allerlei grote machines zoals een sleufgrijper, een traverse en diverse torenkranen is spectaculair. Als de ruwbouw klaar is, krijgen we nog de ‘onzichtbare jaren’ waarin we werken aan de complexe fase van het installeren van ruim vijftig verkeerskundige en tunneltechnische installaties zoals camerabewaking, ventilatoren, verkeerssystemen ter bewaking van de doorstroming, blusvoorzieningen, luidsprekersystemen, ventilatie en een veilige vluchtweg. Vooral voor het testen, oefenen en openstellen moet ruim tijd worden gereserveerd. We zullen echt nog alles op alles moeten zetten om eind 2016 door de tunnel te kunnen rijden.”



In het samenwerkings-verband voor A2 Maastricht werken Rijkswaterstaat, gemeenten Maastricht en Meerssen en de provincie intensief samen. Wat vindt Rijkswaterstaat van de vorderingen tot nu toe?

„Als opdrachtgever zien we dat de werkzaamheden goed vorderen”, vertelt een enthousiaste Diederik Timmer, Directeur Netwerk Ontwikkeling van Rijkswaterstaat en opdrachtgever namens het Rijk. „Door op bepaalde onderdelen te versnellen kunnen risico’s in latere fases beter worden opgevangen. De tunnel moet straks gewoon goed functioneren.” „Rijkswaterstaat let niet meer alleen op wegen en verkeer. We richten ons steeds meer op de leefomgeving. Daarom is zo’n totaalaanpak voor ons belangrijk. Wat bovenop gebeurt voor de stad is minstens zo belangrijk. Maar zo ver zijn we nog niet. Ook tijdens de aanleg van de tunnel en andere nieuwe bouwwerken moet het verkeer kunnen doorstromen. En dat lukt goed, eigenlijk zelfs beter dan we vóór de start van de bouw hadden ingeschat. Dat komt bijvoorbeeld door de tijdelijke N2 die is aangelegd náást het tunneltraject, daardoor kan het verkeer gewoon blijven doorrijden.”



En Avenue2. Hoe tevreden is de bouwer over de vorderingen van A2 Maastricht?

„Wij zijn blij dat ‘de stad’ zo meeleeft met de bouw”, laat technisch directeur Bauke Lobbezoo weten. Maar ook hij heeft een zorgpunt. „Het werk dat we doen moet wel renderen, zodat we kunnen investeren in het vastgoedprogramma. En dat is in deze tijden niet gemakkelijk. Een voordeel is dat wij in het projectbureau A2 Maastricht één aanspreekpartner hebben met wie we onze aanpak kunnen overleggen. We hebben besloten een tweede bouwstroom in te zetten van noord naar zuid. We werkten al van zuid naar noord. Nu gaan we dus naar elkaar toewerken. Zo kunnen we de uitvoering van de betonnen ruwbouw ongeveer een half jaar verkorten. De bovengrondse overlast voor de stad zal zo eerder afnemen. Een tweede bouwstroom is ook belangrijk voor de werkgelegenheid. We kunnen in 2013 en 2014 een extra werkgelegenheid van 150 manjaren realiseren. En in de laatste jaren kunnen we onze overheadkosten eerder gaan afbouwen.”



Tenslotte toch de hamvraag aan de regisseur van de mega-grote klus. Liggen we volgens het projectbureau A2 Maastricht op schema? En kan het allemaal nog wat sneller?

„We kunnen de opleveringsdatum van eind 2016 niet vervroegen”, valt projectdirecteur Louis Prompers meteen met de deur in huis. „Eind 2016 is een planning op het scherpst van de snede. Dat hebben we ook altijd uitgelegd. Daarin zit enkel marge voor lichtere tegenvallers zoals een strenge winter. Doordat de bouwer bereid is een tweede bouwstroom in te zetten, kunnen we een buffer inbouwen voor het installeren en testen van alle installaties. De samenwerkende overheden moeten van hun kant er nog voor zorgen dat het voorziene budget eerder wordt vrijgemaakt om die tweede bouwstroom te betalen. We zijn nog bezig dat te regelen. Samenwerking is en blijft cruciaal om A2 Maastricht succesvol af te ronden. En dan vooral doorgaan met het bovengronds helen van de stad. Want pas dan is onze hele missie geslaagd.”



Stuurgroep A2 Maastricht

Avenue2

Rijkswaterstaat

Projectbureau A2 Maastricht

De Groene Loper: één plan voor stad en snelweg

Het consortium Avenue2, dat bestaat uit Ballast Nedam en Strukton, voert A2 Maastricht uit. Het plan luistert naar de

naam de Groene Loper. Dit omdat, in de stad, over een lengte van zo’n zes kilometer ongeveer tweeduizend bomen worden

geplant. Doel van het plan is kortgezegd: een betere bereikbaarheid van de stad; een vlotte doorstroming van het verkeer en een sterke verbetering van de leefbaarheid en verkeersveiligheid van Maastricht-Oost. Met de investering van het totale project is ongeveer 1 miljard euro gemoeid. Meer info: www.a2maastricht.nl

Vooruitblik

Zomer 2014	Ingebruikname nieuwe verbindingsweg van de A2 en A79 naar bedrijven-terrein Beatrixhaven
Eind 2016	Ingebruikname tunnel
Eind 2017	Bovengronds Groene Loper gereed
Tot 2026	Realisatie vastgoed

De bouw van de tunnel in het oosten van Maastricht is een gigantisch karwei. Maar wat vindt de directe omgeving hier van? Drie mensen, die dichtij wonen of werken, vertellen hun verhaal.

Wonen en werken naast de bouwkuip



ZWERFKEIEN OP SPEELPLAATS CADEAUTJE VAN A2

Ongeveer vijftig meter van de bouwkuip ligt de Nutsschool. De overlast van de tunnelbouw zelf valt tot nu toe mee, maar het werk er om heen heeft wel degelijk ongemak gebracht. „Daarmee zijn we anderhalf jaar lang behoorlijk geconfronteerd.”

Directeur Peter Houwen van de Nutsschool gaat voor de ruime speelplaats op. „Dit is onze natuurtuin”, legt hij uit. En die tuin blijft volop materialen uit de bouwkuip te bevatten. „Zie je deze zwerfkeien, die komen daar vandaan.” Vervolgens wijst hij op aardlagen van onder meer grind en mergel, eveneens afkomstig van de bouwplaats. „Dit is een leerplek voor onze kinderen. Als we praten over wat er hier onder de grond zit, lopen we naar buiten en kunnen ze de aardlagen aanraken.” Op de natuurspeelplaats liggen ook boomstammen waarop kinderen lekker mogen klauteren. „Hebben we eveneens gekregen. In een herfstvakantie is dit alles hier aangelegd, daarvoor stelde A2 mankracht ter beschikking. Wij hadden gezegd: ‘We willen een tegenprestatie voor alle overlast’.” Die hinder is er zeker geweest, want in het schooljaar 2011/2012 zijn, als gevolg van het project A2 Maastricht, in de directe omgeving van het kindcentrum nieuwe

riolering en kabels gelegd. De toegangs wegen lagen drie keer ‘helemaal open’. „Dit heeft zeker anderhalf jaar lang geduurd en dat zorgde voor behoorlijk wat ongemak, zeker wat betreft de bereikbaarheid. Je wordt van zoiets niet vrolijk, maar A2 heeft ons altijd goed geïnformeerd. Toen de bouw startte, werden we betrokken in diverse overleggen. We konden meepraten en knelpunten signaleren, wij kijken toch vooral naar de kinderen en veiligheid. Toen straten hier open lagen en er omleidingsroutes waren, heeft A2 op drukke kruispunten A2-Stewards gezet om het verkeer te regelen. Grote klussen zijn zoveel mogelijk in vakanties uitgevoerd en toen vrachtwagens puin moesten afvoeren - van die gigaladers - reden ze op ons verzoek na kwart over acht ‘s ochtends, zodat de kinderen al binnen waren.” Toch hebben de werkzaamheden de school zeker tien ‘leerlingen gekost’, zoals Houwen het formuleert. Want voor de tunnelbouw zijn in de directe omgeving flats gesloopt en daarin woonden gezinnen met kinderen die

op de Nutsschool zaten maar nu elders in de stad wonen en daar onderwijs volgen. De school betreft leerlingen uit zes wijken - ‘ons voedingsgebied is groter dan dat van wijkgebonden scholen’ – en omdat de bereikbaarheid een tijd minder goed was, haakten ook kinderen af. „Leerlingen die normaal binnen een kwartier fietsen hier waren, moesten een omweg maken. Sommige ouders hebben toen gezegd: ‘Onze kinderen gaan voortaan in hun eigen buurt naar school’.” Toch zit de Nutsschool niet in een neerwaartse spiraal. „Waar de meeste scholen in het zuiden te maken hebben met een krimp, kennen wij een bescheiden groei.” Onbedoeld heeft het project A2 Maastricht het kindcentrum ook positief in het nieuws gebracht, want in 2011 won de school de ‘Groene Voetstappen-actie’ in Maastricht. Die actie is bedoeld om leerlingen en ouders zoveel mogelijk te voet of per fiets naar school te laten komen. „Wij moesten wel, want de straten rond het gebouw lagen open”, lacht Houwen.

Op dit moment is het rustig rond de Nutsschool. De directeur denkt dat ‘ze het ergste wellicht gehad hebben’ omdat de grote klus in de straten rond de school geklaard is. In de bouwkuip – die hemelsbreed slechts vijftig meter van de school vandaan ligt - heerst volop bedrijvigheid, maar daar hebben leerkrachten en leerlingen geen last van. Want het schoolgebouw heeft dubbel glas en tussen het kindcentrum en de bouwkuip staat een rij flats. Daar komt nog eens bij dat de doorstroom op de N2 (A2 door de stad) dichtbij de Nutsschool beter is dan voorheen. „Want ter hoogte van onze school heeft altijd een stoplicht gestaan op de N2, dat is weggehaald.” Houwen vindt het project, zeker logistiek gezien, heel fascinerend. „Hier gebeurt zo ontzettend veel. We betrekken dit bij ons lespakket, met name bij het project: Opgroeien in de grote stad. Die A2 is toch een stuk bijzondere stadsontwikkeling en dáár zitten onze kinderen mooi boven op.”



‘WE ZIJN ALTIJD BEREIKBAAR GEWEEST’

Verhandel Jo Heuts zit op tweehonderd meter afstand van de A2-bouwkuip. Van de tunnelbouw zelf heeft de zaak amper last. Wel van het feit dat mensen denken dat de winkel soms niet bereikbaar is wegens werkzaamheden. Het tegendeel blijkt waar.

Mensen horen en lezen niet altijd alles even goed. Als in de krant staat dat een paar weken later een kruising tijdelijk dichtgaat, denken ze al meteen dat het slecht gesteld is met de bereikbaarheid in die buurt. En dus blijven sommige klanten weg, zo is de ervaring van Roger Heuts, eigenaar van Jo Heuts Verhandel in de Maastrichtse Frankenstraat. Terwijl zijn zaak tijdens de tunnelbouw altijd bereikbaar is gebleven. „Maar mensen realiseren zich dat niet altijd.” De afgelopen jaren werden in zijn buurt (Wittevrouwenveld) rioleringen vernieuwd en kabels verlegd. Wegen gingen soms dicht en voor ander werk moesten kruispunten tijdelijk op slot. Maar zijn en andere zaken bleven bereikbaar, alleen begreep dat niet iedereen. Roger Heuts zou het dan ook toejuichen als de inwoners pas op het moment surprière zouden worden geïnformeerd over een tijdelijke afsluiting of omlegging. „En laat ze daarbij vooral focussen op dé bereikbaarheid.” Dit heeft hij op tafel gelegd bij de gemeente en de ‘A2-bouwers’, met wie hij regelmatig overleg voert. Dat is dan ook meteen de enige kritiek die de middenstander heeft op het project A2 Maastricht, want al bij al juicht hij de komst van de tunnel alleen maar toe. „Deze wijk krijgt een enorme impuls. Hier wordt veel opgeknapt en we zitten straks direct aan de Groene Loper die op de plek van de huidige A2 komt. Op termijn wordt het hier alleen maar beter en mooier”, is zijn stellige overtuiging. Ook als ondernemer groeit hij, „want dit alles biedt kansen”. Waarmee de middenstander maar wil zeggen dat hij naar wegen heeft gezocht de klant zoveel mogelijk te lokken. „Ik heb me gewapend.” Zo liet hij lichtmastreclame langs de grote weg plaatsen waarop stond dat hij wél bereikbaar bleef. „Om de terugloop van klandizie op te vangen ben ik gaan adverteren met scherpe prijzen en daarmee heb ik mijn markt-aandeel kunnen behouden en nieuwe klanten erbij gekregen. Dit en de recessie dwingen je om goed en anders te ondernemen en dit is goed.” Roger Heuts is al vele jaren actief in het verenigingsleven in de wijk en hij zit in de stichting die jaarlijks het multicultureel festival Manus van Alles in Wittevrouwenveld organiseert. „Het festival van afgelopen juni trok wel 12.000 bezoekers. Sinds het begin van de tunnelbouw sponsoren de mensen van A2 dit. Ze laten zich van de goede kant zien en geven de wijk iets terug. Dat is toch mooi.”

Volop overleg A2 Maastricht

A2 Maastricht stemt regelmatig af met belangrijke partijen in de omgeving en informeert hen over projectvoortgang. Zo is er structureel overleg met het A2-Buurtenplatform en A2-Bedrijvenplatform. In het A2-Buurtenplatform zijn alle buurtleden vertegenwoordigd, zij worden geïnformeerd over verschillende onderwerpen, voornamelijk overlast tijdens de bouw en informatievoorziening. Doel van het A2-Bedrijvenplatform is om in aanloop naar en tijdens de daadwerkelijke uitvoering van A2 Maastricht tijdig te kunnen reageren op ontwikkelingen.

‘MIJN VOORTUIN BEN IK JAREN KWIJT’

Martin Huizing en zijn vrouw wonen pal aan de bouwkuip. En dat is niet altijd een pretje. Soms is er behoorlijke geluidsoverlast. „Dat lawaai doet een gemiddelde kerkklok verstillen.”

Vorig jaar mei werden Martin Huizing en zijn echtgenote direct geconfronteerd met het A2-werk. Een groot deel van hun voortuin moesten ze afstaan voor de tunnelbouw. Want de ruimte was nodig om een tijdelijke weg aan te leggen. „Die tuin ben ik zeker drie jaar kwijt. Maar daarna wordt het hier minstens zo mooi als het was.” Het tijdelijk afstaan van de tuin, vindt Huizing nog het minste. Hij krijgt er ook een redelijke vergoeding voor, laat hij weten. „Een paar honderd euro in de maand. Dat is voor de verhuur van de grond en voor de vermindering van het woongenot.” En daar wringt de schoen, meent hij. „Het Nederlands rechtssysteem deugt niet. Wie tijdelijk grond kwijt is, krijgt compensatie. Maar mensen in een huurhuis of degenen die geen grond inleveren, krijgen helemaal niets, terwijl zij minstens zoveel verminderd woongenot hebben als wij. Dat irriteert mij, die mensen hebben ook recht op een vergoeding.”

Sinds vele jaren is hij bestuurslid van het buurtplatform in zijn wijk (Scharn) en kaart hij dit soort zaken aan bij A2 Maastricht. „Namens het buurtplatform Scharn zit ik, met wisselend genoegen, in het A2-Buurtenplatform. De laatste tijd weer met meer plezier, maar ik heb me ook belazerd gevoeld. Zeker in het begin, toen gezegd werd dat we mee mochten praten. Maar het was géén inspraak, wél voorlichting, die overigens heel erg goed was.” Zeven jaar geleden kochten Martin Huizing en zijn vrouw het statige jaren veertig pand – de enige vrijstaande woning tussen flats aan het Oranjeplein – langs de N2 (A2 door de stad). Toen was officieel nog niet bekend dat de tunnel zou worden gebouwd, maar achteraf bleek die beslissing al lang genomen te zijn, vertelt Huizing. Hij zelf geloofde dat gekozen zou worden voor een rondweg om de stad. „Ik dacht nog: ze zijn wel gek als ze een tunnel bouwen, daar moeten honderden huizen voor worden afgebroken en het is heel erg duur. Zo’n rondweg kan de problemen ook oplossen.” Huizing is heel erg boos geweest over die beslissing maar inmiddels heeft hij het naast zich neergelegd. „Mijn vrouw zei: je houdt nu op met dat gezeur over de rondweg, dat is voorbij. En ze heeft gelijk, het is zaak vooruit te kijken.” Dat doet hij dan ook vanuit het platform. Huizing hoopt mensen

te verbinden opdat het dadelijk, als de tunnel klaar is, goed leven is in dit deel van de stad. „Aan weerszijden van de N2 grenzen volkswijken. Die moeten we straks verbinden. Er mag niet weer een barrière komen doordat het vastgoed aan de Groene Loper alleen voor elite is.” Dat is toekomst. Intussen heeft de geboren Groninger te maken met het kolossale project direct voor zijn deur. Vanuit zijn studeerkamer is het werk in de bouwkuip in volle omvang te zien. „Deze plek verhuur ik aan fotografen”, grapt hij.

Het project brengt de nodige overlast. Vanwege het werk kan zijn auto niet meer voor de deur staan. „We hebben een parkeerplek honderd meter verderop gekregen. Het is wel eens lastig met boodschappen doen.” Hij geeft vijf keer per week mantelzorg aan een oudere meneer aan de andere kant van de A2. „De kruising waarover ik altijd fietste, lag er op een gegeven moment negen weken uit. Moest ik een heel eind om fietsen.” Voor hem geen ramp, benadrukt hij, maar voor oudere mensen, die slecht ter been zijn, soms wel een probleem. Net zo goed als een busstop in de buurt die A2 Maastricht heeft verplaatst. „Nu stopt de bus niet meer direct voor het bushok want er zit een fietspad tussen met veel scooters en fietsers. Lastig voor mensen met een rollator. Dit is slordig, dat had A2 beter kunnen oplossen.” Persoonlijk heeft Martin Huizing het meeste overlast gehad van stof en geluid. „Toen ze hier begonnen met het slaan van palen om damwanden in te trillen was er een onnoemelijke stofoverlast. Grote griepers moesten een sleuf graven van wel 25 meter diep. Het woei ontzettend en door de stof en modderdeeltjes werden onze ramen smerig.” Net voor de zomervakantie werd het stel als het ware uit bed getrild door de herrie. „Begonnen ze ‘s ochtends om zes uur met het loskloppen van bentoniet (mengsel van cement, zand en water) van de damwanden. Dat veroorzaakte een lawaai dat een gemiddelde kerkklok zou verstillen.”

Al met al heeft hij veel waardering voor de manier waarop het project technisch wordt uitgevoerd. „Als er nu iets meer liefde zou zijn voor het sociale aspect, voor de bewoners hier, dan zijn we er helemaal.”



Één totaalplan; maar wie doet wat?

Om één totaalplan voor verkeer en een stuk nieuwe stad te maken zijn heel wat partijen nodig. Aan de kant van de opdrachtgever werken hiervoor Rijkswaterstaat, de gemeente Maastricht, de Provincie Limburg en de gemeente Meerssen sinds 2003 intensief samen. De bouwbedrijven Strukton en Ballast Nedam, die het project mogen uitvoeren, richtten in 2006 het consortium Avenue2 op. Dit om mee te doen aan de aanbesteding, waar nog vier ander consortia aan deelnamen. In 2009 is het plan de Groene Loper van Avenue2 als beste oplossing voor stad en snelweg gekozen. In 2010 zijn de overheidsprocedures afgerond. Tegelijkertijd startten de eerste voorbereidende uitvoeringswerkzaamheden. Inmiddels draait de uitvoering op volle toeren. Op deze pagina is te zien welke partijen zoal betrokken zijn.

RICHTING LUIK

De opdrachtgever

PROJECTBUREAU A2 MAASTRICHT

Het Projectbureau vertegenwoordigt de vier samenwerkende overheidspartners:

- Ministerie van Infrastructuur en Milieu
- Provincie Limburg
- Gemeente Maastricht
- Gemeente Meerssen

BEMENSING

- Een vaste kernbezetting van circa 40 fte.
- Medewerkers zijn afkomstig van de moederorganisaties, voornamelijk Rijkswaterstaat en gemeente Maastricht.
- Waar kennis niet beschikbaar is, huurt het Projectbureau A2 Maastricht externe adviseurs in.



RICHTING EINDHOVEN

De opdrachtnemer

AVENUE2

Avenue2 is een marktpartij en bestaat uit vier partners:

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

Al deze partners leveren specialisten aan de teams die de klus klaren. Het gaat om vijf disciplines: het team Ontwerp, het team Tunnelbouw, het team Kunstwerken (voor de aanleg van viaducten etc), het team GGW (grond-, weg- en waterbouw) en het team Verkeers- en Tunneltechnische installaties. In totaal werken hiervoor ruim 500 mensen, van wie 225 medewerkers op kantoor (management, ontwerp, vergunningen, werkvoorbereiding etc) en 275 bouwplaatsmedewerkers op de diverse bouwlocaties.

Feiten

- Voor het realiseren van het totale project zijn ongeveer 500 vergunningen nodig.
- In het totale uitvoeringsgebied van Kruisdonk tot aan Europaplein zijn, behalve de tunnel, ook 20 civiele werken (bruggen, viaducten, onderdoorgangen) gebouwd.
- Dagelijks rijden zo'n 45.000 auto's over de A2 in Maastricht (tussen Geusselt en Europaplein).
- Tachtig procent hiervan verdwijnt onder de grond als de tunnel eind 2016 klaar is.

REGIONALE WERKGELEGENHEID

Voor de uitvoering van A2 Maastricht is afgesproken dat de beide bouwbedrijven Ballast Nedam en Strukton van Avenue2, waar mogelijk, lokale en regionale bedrijven inschakelen voor het werk. Op het moment worden ruim honderd lokale en regionale bedrijven (onderaannemers) hiervoor ingezet. De omzet die hiermee is gemoeid bedraagt ongeveer dertig miljoen euro. Ook Projectbureau A2 Maastricht spant zich in voor de lokale werkgelegenheid. Daar waar mogelijk worden re- integratiekandidaten vanuit UWV ingezet.

‘Wij maken Maastricht mooier’

Ze zijn allebei jurist en werken beiden mee aan het tunnelproject in Maastricht. En dat vinden Sharon (35) en Rob Timmermans (38) maar wat ‘mooi’. „Tussen de soep en aardappels door sparren we vaak over dit project.”

Zij: „Thuis aan de keukentafel praten we over dit project. Onze kinderen van drie en vijf vinden het heel spannend, want zo’n tunnel spreekt tot de verbeelding. We hebben ze net voor de zomervakantie meegenomen naar een familiedag. Mochten ze in de bouwkuip lopen en dat vonden ze fantastisch. ‘Dit is jullie tunnel’, zeiden ze. We proberen een beetje uit te leggen wat we doen. Dat we zorgen dat alle papieren in orde zijn en zo. Maar dit snappen onze dochter en zoon nog niet, daarvoor zijn ze te jong. Ze denken echt dat we iedere dag fysiek in die tunnel werken.”

Hij: „Sharon en ik sparren vaak. Ik denk mee als ze met een juridische kwestie zit of ik vraag haar hoe zij een bepaalde zaak zou aanvliegen. Dat gaat tussen de soep en aardappelen door. Veel mensen praten thuis over hun werk, ons voordeel is dat we dezelfde expertise hebben.”

Zij: „We werken allebei voor Rijkswaterstaat (RWS). Daar hebben we elkaar jaren geleden leren kennen. RWS leent ons als het ware uit aan het Projectbureau A2 Maastricht voor dit project. We zitten bij A2 allebei op de afdeling planologie, maar niet bij elkaar aan het bureau hoor. Rob heeft andere taken dan ik.”

Hij: „Ik werk hier niet fulltime, want ik doe nog andere projecten voor RWS. Ook zijn we allebei één dag in de week thuis voor de kinderen. Daarbij verschilt ons werkgebied sterk van elkaar. We zitten dus zeker geen acht uur per dag op elkaars lip.”

Zij: „Hij handelt schadeclaims af. Ik ben hier sinds 2009 voor de juridische ondersteuning van bestuurs- en milieurecht. Nadat was gekozen voor het plan ‘De Groene Loper’ volgden het tracébesluit en bestemmingsplannen. De hele juridische begeleiding van dit alles was mijn rol. Honderden vergunningen kwamen voorbij. Voor mij als jurist was het een bijzondere mijlpaal toen de Raad van State eind 2011 de definitieve goedkeuring gaf aan de besluiten en de naar verhouding weinige beroepen die er waren afwees.”

Hij: „Ik ben er sinds 2011 bij. De juridische afwikkeling van ingediende schadeclaims in verband met dit project, is mijn taak. Grofweg zijn er twee soorten: de nadeelcompensatie en de onrechtmatige daad-schade. Die laatste kan veroorzaakt worden door de bouw, bijvoorbeeld schade aan een auto doordat er cementbentoniet op is gespat tijdens de aanleg van de bouwkuip.



Dat is gelukt. De komende tijd ga ik me bezig houden met gevelisolatie, maar het afgelopen jaar was mijn grootste klus het juridisch begeleiden van de onteigening van flatwoningen langs het tracé. Een handjevol bewoners wilde niet vertrekken. Daarom moesten we naar de rechtbank en vervolgens de Hoge Raad. Dat kostte behoorlijk veel tijd, maar we zijn in het gelijk gesteld.”

Hij: „Ik ben ook betrokken geweest bij A73-Zuid, daar kwamen meer dan 400 claims binnen. Hier tot nu toe enkele tientallen. Bij A2 lossen we niet alleen een verkeersprobleem op maar zorgen ook voor een betere leefbaarheid van de stad. Je merkt dat dit project wordt gedragen door de mensen.”

Zij: „Dat maakt dit juist superleuk. Hét leeft. Vrienden en kennissen praten er over. Dit alles gebeurt ook nog eens in onze stad want wij wonen hier. Ik kom van oorsprong uit Brunssum en Rob uit Elsloo maar we hebben allebei in Maastricht

gestudeerd. Hiervoor heb ik gewerkt voor grote projecten als de Maaswerken en de Tweede Maasvlakte in Rotterdam. Daar zag ik het allemaal toch vooral op papier. Hier niet, ik fiets iedere dag langs de bouwkuip en zie dat wat we bedacht hebben van dag tot dag vordert. Je voelt je onderdeel van het project. Ik wist niet dat dit zo leuk was.”

Hij: „We maken Maastricht mooier. En dit wordt iedere dag meer tastbaar. Dat je dit in je eigen stad mag doen geeft heel veel voldoening.”

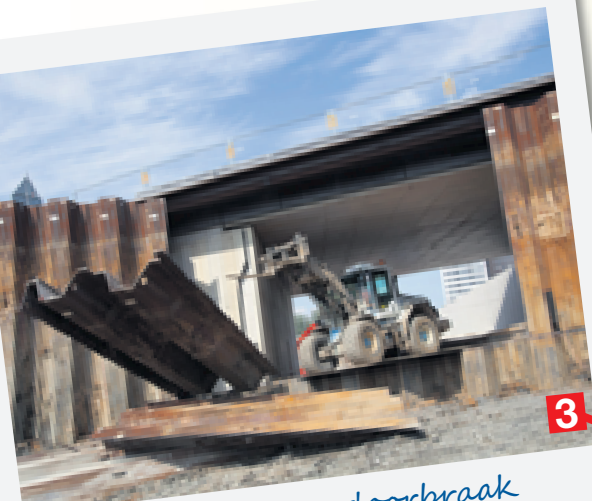
Daarom wordt deze schade in de volksmond ook wel bouwschade genoemd. Dit komt op het bordje van de aannemer. Bij nadeelcompensatie kunnen bedrijven of particulieren schade ondervinden van een besluit, in dit geval het tracébesluit dat voor het project A2 Maastricht door de minister van Infrastructuur en Milieu is vastgesteld. Dat proces begeleid ik dan helemaal. Het is leuk en afwisselend werk. Ik heb te maken met professionals zoals advocaten en rechtsbijstandverleners.

Met bedrijven en particulieren. Soms ga ik naar mensen toe om zaken uit te leggen. Die persoonlijke aandacht waarderen ze zeer.”

Zij: „De samenwerking met verschillende disciplines – zoals verkeersdeskundigen, hydrologen, akoestici – maakt deze baan voor mij erg interessant. Voordat we naar de Raad van State moesten, hebben we als team keihard gewerkt, menig avond tot elf uur. We wilden goed onderbouwde en onderzochte stukken afleveren.

Stand van zaken

De uitvoering van A2 Maastricht is in 2011 gestart. Op tal van plaatsen wordt hard gewerkt. Een impressie van de stand van zaken aangeduid op de plankaart.



3 Bij Geusselt is een doorbraak gemaakt tussen de twee bouwkuipen. Geusselt-Noord en Geusselt-Zuid vormen nu één grote bouwkuip van wel vijf voetbalvelden groot.



4 100.000 kuub. Zoveel beton is er inmiddels gestort voor A2 Maastricht



6 Onder de wanden-dakconstructie is de grond tot zes meter diep weggegraven en is een werkweg voor bouwverkeer aangelegd.



7 Bij Oranjeplein zet Avenue2 een zogenaamde traverse in – een hijskraan op wieltjes – om materiaal in en uit de bouwkuip te hijsen.



2 De vier viaducten voor de nieuwe verbindingsweg Beatrixhaven is nagenoeg opgeleverd. Dit najaar wordt de ophoging tussen de viaducten, waarover de weg komt te liggen, gemaakt.



1 Bij Amby en Rothem worden geluidsschermen gebouwd, bedoeld om de geluidsoverlast in de beide woonwijken te beperken.



5 Enkele flats aan de westkant van de N2 zijn gesloopt. Hierdoor is ruimte vrijgekomen om de weg om te leggen en verder te gaan met de bouw van de tunnel aan de zuidkant van het Geusseltterrein.



8 Bij Europaplein worden de laatste betondelen gestort. Voor het betonwerk moeten de mannen soms bukken en kruipen.



Archeoloog Ivo van Wijk in 'een van de huizen' die zijn blootgelegd.

Bakermat van de moderne samenleving

Zo'n zeventuizend jaar geleden leefden er al boeren op de Cannerberg. De heuvel ten westen van Maastricht blijkt een behoorlijk rijke historie te kennen. „En dat verhaal mag verteld worden, het heeft lang genoeg onder de grond gezeten”, vindt Ivo van Wijk, projectleider van het archeologisch onderzoek op de Cannerberg.

„Je moet het zo zien”, zegt archeoloog Ivo van Wijk, „deze streek was duizenden jaren geleden één groot oerbos. In dat bos moet een plekje geweest zijn van waaruit mensen gemakkelijk toegang hadden tot water en waar ze akkers konden aanleggen. Zo'n plek lag hier op de Cannerberg en daarom vestigden zich er zeventuizend jaar geleden de eerste boeren.” Van Wijk heeft het over de zogeheten Bandkeramiekers die zo'n zeventuizend jaar geleden - wellicht vanuit centraal Europa - richting westen trokken en in Zuid-Limburg bleven hangen vanwege de vruchtbare lössgronden en de gemakkelijke toegang tot vuursteenbronnen. Bij eerdere opgravingen werden in de Westelijke Mijnstreek al nederzettingen uit de vroege Bandkeramiek aangetroffen. En nu dus ook in Maastricht, wat overigens een behoorlijk grote vondst blijkt te zijn. „Dat hier op de Cannerberg een heus dorp heeft bestaan – we hebben het de naam Hoogcanne gegeven – met wel zeven tot acht huizen heeft ons het meest verrast. Daar hebben we nu tastbare resten van gevonden, de sporen in de grond zijn goed bewaard gebleven en keurig blootgelegd.” Die boeren rooiden bomen, legden graanakkers aan en hielden geiten, schapen, varkens en koeien, vult de projectleider van het archeologisch onderzoek aan. „Eigenlijk ligt hier de bakermat van de moderne samenleving. Want deze mensen begonnen met het ontginnen van het bos. Het ondergeschikt maken van die natuur aan het menselijk belang is door de eeuwen heen alleen maar groter geworden.”

IJZERTIJD

Lang bleven de Bandkeramiekers overigens niet, ze woonden hooguit honderd jaar op de Cannerberg. „Waarom het dorp is opgehouden te bestaan, weten we niet”, zegt Van Wijk. Daarna was het 4000 jaar 'stil'. „Pas in de IJzertijd werd hier weer een nederzetting door meerdere boeren gesticht.” En die deden het niet bepaald slecht. „We verwachtten enkele boerenerven met kuilen, waarin ze hun afval stortten,



bloot te leggen. Maar wat denk je: we ontdekten tientallen silokuiten, bestemd voor de graanopslag. Dit betekent dat ze het goed hadden. Er was een overschot aan graan, mogelijk verhandelden ze dit. We hebben tefriet (gesteente uit Duitsland) en bronzen kledingspelden gevonden, dat moet hier via ruilhandel terecht zijn gekomen. Ze gebruikten zout dat van de kust kwam. Deze regio was in de IJzertijd rijker dan normaal. Dat blijkt ook uit het opgegraven aardewerk dat mooi is versierd.”

VOORWERPEN

Duizenden voorwerpen zijn er op de Cannerberg gevonden. Van dissels (stenen bijlen waarmee duizenden jaren geleden bomen werden gekapt) tot aardewerkkookpotjes en gewichten van weefgetouwen uit de IJzertijd. Maar ook krantenknipsels en lege whiskeyflessen uit de Tweede Wereldoorlog. En luchtschachten van het NAVO-hoofdkwartier dat ooit onder de grond zat want de Cannerberg bevat „een enorm

Overzicht van archeologisch onderzoek op Cannerberg

gangenstelsel”. De archeologen onderzoeken zoveel mogelijk om een compleet plaatje te kunnen presenteren. Dat duurt nog even, want een selectie van de gevonden voorwerpen wordt de komende twee jaar door specialisten geanalyseerd en „daarna kan het hele verhaal geschreven worden”. De archeoloog hoopt dit onder meer bij de gewone man en vrouw te brengen door filmpjes te produceren die het leven uit die tijd weergeven. Deze moeten dan te zien zijn op het internet. Ook hopen de onderzoekers fragmenten uit het verleden uit te beelden op panelen. Op de Cannerberg waar de opgravingen inmiddels zijn afgerond, worden bomen geplant en lanen aangelegd. En langs die lanen zouden de panelen moeten komen, opdat de argeloze wandelaar zich straks een beeld kan vormen van tijden van weleer. „Zoiets geeft deze plek een betekenis waardoor dit gaat leven. En dat is belangrijk, want de geschiedenis herinnert ons er aan waar we vandaan komen.”

Meer info over het archeologisch onderzoek van de Cannerberg is te vinden op www.bandkeramiek.nl

PORTRET

Jeffrey van den Ham (22)

Functie: uitvoerder Grond- Weg- en Waterbouw (GWW)



„Daar kom je niet zo snel tussen, dacht ik toen ik hier twee jaar geleden begon. Want het zijn toch de Limburgers tegen de rest. Ik kom uit Kerkdriel en tachtig procent van mijn directe collega's uit deze provincie. Ze zeiden eerst wel: 'Alweer een Hollander' maar het gaat heel erg goed. Ik voel me op deze plek thuis. Ik heb hier ook een mooi appartementje gekregen in een van de sloopflats, want het is te ver om iedere dag op en neer naar Kerkdriel te rijden. Meestal blijf ik drie tot vier nachten in Maastricht. We zitten met zo'n vijftien collega's in die flats en zoeken elkaar op. Eten samen en gaan de stad in. Ik vind Maastricht een gastvrije stad, de mensen zijn aardig en vrolijk. Heel anders dan in Den Bosch. Bosschenaars zijn meer op zichzelf gesteld. Ik ben in september 2011 via via in 'dit project' gerold. In principe ter ondersteuning van de uitvoerders, maar na een tijdje kreeg ik mijn eigen werken. Ze zagen dat ik die verantwoording aan kan. Nu ben ik dus uitvoerder voor sloopwerk, grondsaneringen en klussen van de gemeente. Ik stuur mensen aan. Ik begin iedere dag om half zeven. Rond

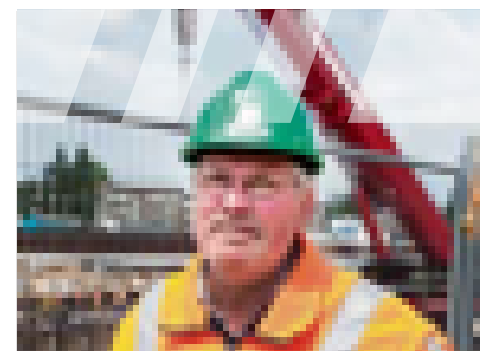
zevenen druppelen de mannen binnen en dan krijgen ze van mij te horen wat ze die dag gaan doen. Daarna ga ik verder met andere klussen. Regelmatig overleg ik met de onderaannemer of met mensen van Rijkswaterstaat. Ik ga ook altijd naar buiten om te kijken wat er allemaal nog moet gebeuren. Al bij al ben ik één grote regelaar. Ik ben een van de jongsten ja, hier komen vaker stagiaires die ouder zijn dan ik. In het begin was dat wel eens lastig en zagen ze me als een snotneus. Ik moet immers mannen – chauffeurs, machinisten, grondwerkers – aansturen die soms wel twintig tot dertig jaar langer in het vak zitten dan ik. Maar inmiddels hebben ze wel gezien dat ik de handen uit de mouwen steek, opensta voor hun suggesties en ervaringen en me niet eigenwijs opstel. Soms werk ik meer dan twaalf uur per dag, het zijn geen kantoor tijden. Daarbij volg ik nog een avond-opleiding tot uitvoerder. Ik ben hier graag. Dit project is één grote leerschool want er worden zoveel methoden die in de wegenbouw bestaan, toegepast. In principe krijg ik hier alles geleerd.”



PORTRET

Peter Mommers (59)

Functie: A2-Steward



„Wij zijn de oren en ogen van wijken in de directe omgeving van de bouwkuip. We lopen iedere dag van tien tot vier uur rond en luisteren naar de omwonenden. Soms zijn ze best emotioneel. Maar ja als er vijf dagen per week voor je deur damwanden worden ingetrild, is dat natuurlijk begrijpelijk. Wij gaan naar die mensen toe en horen hun klachten, meestal over stof- en geluidsoverlast, aan. Iedere klacht en vraag nemen we serieus. We geven dit door aan het team Communicatie van A2 Maastricht en dat zorgt ervoor dat de klachten bij de juiste personen terecht komen. Als mensen bijvoorbeeld klagen over stofoverlast omdat er flats worden gesloopt, dan kan communicatie aan de betreffende uitvoerder vragen om meer water te spuiten en beter af te dekken, waardoor de hinder kan verminderen. Maar bij een gigantisch bouwproject als dit hou je natuurlijk altijd overlast. Wij zullen dan ook nooit toezeggingen doen. En zeker geen valse beloftes. In mei vorig jaar ben ik begonnen. Deze baan is een geschenk uit de hemel want ik was werkloos en bijna in de bijstand beland. Ik had 27 jaar als bedrijfsbeveiliging bij de ENCI gewerkt, maar jaren

geleden werd er gereorganiseerd en raakte ik mijn baan kwijt. Via via hoorde ik van deze job. Toen ik hier aan mocht deelnemen kwam een stoute droom uit. Als werkloze ging ik bijna dagelijks naar de bouwkuip omdat het project me erg interesseerde. Dit is toch uniek, het eerste in zijn soort in Europa. Thuis vinden ze het ook interessant, eigenlijk praten we er iedere dag wel over. Samen met twee anderen ben ik dus in 2012 begonnen. Avenue2 wil de omwonenden optimaal informeren, vandaar dat ze stewards zijn gaan inzetten. De eerste weken werden we bijgepraat over de tunnelbouw. Daarna zijn we de wijken ingegaan. De omwonenden kenden dit nog niet want wij waren nieuw. Aanvankelijk kregen we best wel wat shit over ons heen. Inmiddels hebben we veel vertrouwen gekweekt. Bewoners zien ons graag komen. Ze weten dat we luisteren maar niet alles kunnen oplossen. Het leukste aan deze baan is dat ik met verschillende mensen mag omgaan. Je moet wel een inlevingsvermogen hebben, anders hoef je hier niet aan te beginnen. Het is erg afwisselend, je weet 's ochtends nooit wat er allemaal komen gaat.“

Kamsalamander behoudt eigen stekje

ECODUCTEN KRUISBERG

- Twee ecoducten voor de A2 ter hoogte van de Kruisberg bij Meerssen/Bunde.
- Natuurlijke verbinding tussen Geuldal en Maasdal.
- Oversteekplaats voor beschermde diersoorten zoals de vuursalamander, hazelworm, egel, bunzig en das.
- Ecoducten zijn ongeveer dertig meter breed.
- Gevarieerde begroeiing op en tussen ecoducten.
- Gescheiden wandelpad aan buitenzijde.
- Aanleg tussen oktober 2010 en eind 2011.

Kijk voor meer informatie op www.a2maastricht.nl/ecoducten. Hier op is ook een filmpje over de ecoducten te zien en foto's van de opening afgelopen 14 september.



Ontwerper Groen en Ecologie Suzanne van Willigen bij de amfibietunnel in het gebied tussen Meerssen en Maastricht.

De natuur moet op een aantal plekken wijken voor het project A2 Maastricht. Maar dit wordt ruimschoots gecompenseerd. Beschermde dieren zoals de kamsalamander, das en vleermuis blijven dan ook een eigen stekje houden.

„Kijk”, zegt Suzanne van Willigen, die als ontwerper Groen en Ecologie betrokken is bij de Groene Loper voor A2 Maastricht, wijzend op de kniehoge meterslange schermen vlak voor haar. „Die leiden diertjes als de kamsalamander naar de amfibietunnel hier vlakbij, waardoor ze veilig naar het leefgebied aan de andere kant van de weg kunnen lopen.” Enthousiast gaat ze voor in het natuurgebied de Mariënwaard tussen Meerssen en Maastricht om de amfibietunnel te tonen. Ook dassen en bijvoorbeeld konijnen kunnen er door, want de afmetingen zijn behoorlijk, legt ze uit. „Dat komt omdat amfibieën altijd licht willen zien. Daarom zullen ze nooit door een dassentunnel gaan. Die zijn veel smaller want dassen vinden dat prettiger, ze voelen zich dan meer beschut.”

Voor A2 Maastricht wordt volop rekening gehouden met beschermde fauna en flora. Ruim 16 hectare natuur is op de schop gegaan. Er komt maar liefst 26 hectare terug, benadrukt Van Willigen. „Wij hebben ons te houden aan verschillende wetten en beleidsregels en die bepalen dat als je natuur weghaalt je evenveel nieuwe moet aanleggen.” Graslanden, stukken moeras, bossen en struvelen zijn verdwenen langs het tracé vanaf knooppunt Kruisdonk tot aan Geusselt, waar de bebouwde kom begint. Voor dat gebied tot aan het Europaplein, dus door de stad, geldt een herplantplicht als er bomen of planten zijn weggehaald. „Maar

dat heeft niets met natuurcompensatie van doen, wél met het mooi groen maken van openbaar gebied”, zegt de ontwerper doelend op de parkachtige laan die uiteindelijk bovenop de tunnel in Maastricht zal verrijzen, net zoals de heuvels met gras en bomen aan de uiteinden (bij Geusselt en Europaplein). „Dit zijn de entrees van de stad en die moeten natuurlijk aantrekkelijk zijn.”

NIEUWE NATUUR

De nieuwe natuur komt in de zogeheten Landgoederenzone (het gebied ten noorden

van Maastricht), waar ook een beekje (de Kanjel) is verlegd, en op de Cannerberg, aan de westkant van stad. Op deze berg wordt het Millenniumbos met de aanplant van negen hectare natuur twee keer zo groot. „Normaal gesproken compenseer je daar waar je iets weghaalt. Dat gebeurt nu deels ook in de Landgoederenzone, maar je kunt er te weinig bos kwijt. Dat lukt wel op de Cannerberg waar een voedselrijk bos van zeven hectare komt met nog eens twee hectare bloemrijk grasland. Dit geeft het Millenniumbos een flinke boost.” Op de Cannerberg komt net als in de Landgoede-



renzone vooral veel eiken-haagbeukenbos. „Dat soort bos komt veel in Zuid-Limburg voor. Dit past hier prima en heeft ook nog eens een hoge ecologische waarde”, legt Suzanne van Willigen uit. Daar waar het Millenniumbos ook als wandelgebied dient, is een nieuw natuurgebied tussen de wegen bij knooppunt Kruisdonk puur voor de fauna bestemd. „Daar komen geen paden. Het wordt een natuurgebied voor de dieren.” En die krijgen het uiteindelijk beter, is de overtuiging van de ontwerper. Zo wordt bijvoorbeeld een weiland omgevormd tot een bloemrijke grasweide die veel meer geschikt is voor de fauna en maakt een populierenbos plaats voor voedselrijke eiken en beuken. Daarbij komen onder wegen bij Kruisdonk dassen- en amfibietunnels die verschillende leefgebieden aan elkaar knopen. Datzelfde geldt voor de twee ecoducten die enige tijd geleden ter hoogte van Meerssen en Bunde zijn aangelegd en de A2 overspannen. „Je wilt natuurlijk zo min mogelijk verkeersslachtoffers. Met deze verbindingen is het stukken veiliger voor de dieren. Hun leefgemeenschappen raken niet geïsoleerd en ze krijgen een groter gebied waar ze eten kunnen halen. Het geeft ook een trots gevoel nu we zien dat deze ecoducten echt worden gebruikt.”

VOGELS

In het gebied dat ruimte moet maken voor A2 Maastricht leven veel bijzondere en beschermde dieren. Behalve bijvoorbeeld de das en kamsalamander verblijven hier ook sperwers en de buizerd, van wie de nesten het hele jaar worden beschermd. „Maar we moesten nesten weghalen omdat er een weg kwam. Dus hebben we in de directe omgeving kunstnesten aangelegd om ze een nieuw huis aan te bieden. Dat is al in 2011 gebeurd, we monitoren regelmatig en hebben gezien dat de vogels er nog steeds zijn. Nu blijven ze wellicht.”

VLEERMUIZEN

Ook is er volop aandacht voor de vleermuizen die in het hele plangebied huizen. Omdat langs de A2 in Maastricht tal van flats zijn gesloopt, waarin deze dieren een stek hadden, zijn er vleermuiskasten aan andere gebouwen in de buurt opgehangen. En in het nieuwe vastgoed, boven de tunnel in de bebouwde kom, komen straks vleermuis- en vogelverblijven. „Dat zijn ingemetselde kasten voor duurzaam verblijf.” Bij knooppunt Kruisdonk worden over een paar jaar zes meter hoge bomen geplant, die ervoor zorgen dat vleermuizen deze hoogte aanhouden als ze de wegen overvliegen, zodat ze niet in botsing komen met vrachtwagens.

Alle beschermde diersoorten worden gemonitord, benadrukt Suzanne van Willigen. En daaruit blijkt dat tot nu toe nog

De Kanjel (beekje) is verlegd.

Een kamsalamander, kort gevangen in een voortplantingspoel in een natuurcompensatie-perceel.

geen enkel beschermd dier helemaal is verjaagd. Dat vervult haar met trots. „Dit is toch een van de grootste projecten van deze tijd. We gaan dwars door de Landgoederenzone waarin veel beschermde dieren leven. Het is hartstikke leuk een bijdrage te leveren aan een mooi leefgebied voor flora en fauna.”



PORTRET

Eva van Burik (27)

Functie: **stagiaire werkvoorbereiding**

„Als dit stuk verschijnt, zit ik weer op school. Jammer, want ik vind het hier hartstikke leuk. Iedere dag kom ik met veel zin naar dit werk, ook al moet ik daar godsgruwelijk vroeg mijn bed voor uit, want mijn wekker loopt om kwart voor zes af en om zeven uur beginnen we. Ik ben een vrouw hè en heb die tijd 's ochtends wel nodig. Ik word ondergedompeld in een mannenwereld. Bij de opleiding is dat ook wel zo, maar daar zijn studenten en hier heb je te maken met bouwvakkers. Het valt driehonderd procent mee, de sfeer is warm en hartelijk. Soms zijn ze bot en grof maar ik heb mijn bekkie wel bij me. De samenwerking is gewoon top en iedereen zegt waar het op staat. Dat is wel zo prettig want dan weet je waar je aan toe bent.

Hier ben ik meteen met mijn neus in de boter gevallen. Ik zie onwijs veel gebeuren in korte tijd want het tempo ligt erg hoog. Daarbij komen op zo'n groot project tal van disciplines samen. Ik vind het gaaf dit mee te maken. Ik ben vooral betrokken bij de werkvoorbereiding en de rode draad van mijn stage is de proces-planning compacter te

maken en van negen naar zes maanden terug te brengen. Dat is gelukt. Die planning had betrekking op het deel bij Geusselt waar de noord- en zuidkuip van de tunnelmond Noord bijeenkomt. Ik ben derdejaars civiele techniek op de Hoge School Utrecht. Voor mijn opleiding heb ik vijf jaar als boekhouder gewerkt maar ik wilde iets anders. Via via kwam ik in aanraking met projectorganisaties en toen wist ik dat ik zoiets wilde gaan doen. Daar heb ik geen moment spijt van gehad. Ik woon in Utrecht maar doordeweeks zit ik hier met nog drie andere studenten in een huis in Rothem, dichtbij Maastricht. Dat is erg gezellig. Soms blijf ik in het weekend en dan komen vrienden stappen. Het is hier toch een andere sfeer dan in Utrecht, alsof je in het buitenland bent. Zeker met dat dialect. In het begin verstond ik niemand en dacht: ik kan beter Duits gaan praten. Mijn stage duurt vijf maanden maar ik mag de hele zomer blijven voor vakantiewerk. Ik ben slechts een weekje vrij, ik klaag niet. Dit alles heeft me veel gebracht. Ook de liefde want op dit project heb ik mijn vriend ontmoet.”

PORTRET

Dick van de Kamp (58)

Functie: **werkvoorbereider Grond- Weg- en Waterbouw (GWW)**

„In mijn portefeuille zitten sloop en instandhouding. Tot nu toe ben ik vooral bezig geweest met de sloop. Dat doe ik niet zelf, ik regel de zaken. Zo maak ik een werkplanning, zorg voor de juiste vergunningen en overleg met de sloop-aannemer. Alle papierkraam over de sloop van flats langs de N2 en de Viaductweg komt bij mij terecht. Omdat de onteigeningsprocedure van een handjevol flats niet zo soepel verliep, hadden we minder tijd voor de afbraak. Iets waar normaal meer dan tien weken voor staan, moest nu in drie weken gebeuren. Dit is goed gelukt omdat we onder andere meer personeel en materieel in konden zetten.

Ik ben ook verantwoordelijk voor de instandhouding in het werkgebied. Dat gebied is door Avenue2 tijdelijk 'overgenomen' van Rijkswaterstaat en gemeente. Totdat het project A2 Maastricht klaar is, dragen wij zorg voor het wegnen en het groen in het werkgebied. We regelen dat op tijd wordt gesnoeid en gemaaid. We houden alles bij. Dit coördineer ik. Een groot deel van de dag werk ik vanuit het ketenpark Kruisdonk. Maar ik ga minstens twee tot drie keer per dag naar buiten om

te kijken of alles goed gaat. Deze zomer vertrek ik weer omdat mijn werk er dan op zit. In totaal ben ik 3,5 jaar bij dit project betrokken. In eerste instantie bij de voorbereiding op het hoofdkantoor in Nieuwegein en na een jaar kwam ik naar Maastricht. Ik werk voor Ballast Nedam en had net een project afgerond voor de N210 bij Krimpen aan de IJssel, toen dit langs kwam. Deze tunnelbouw is een gigantisch project, dat leek me wel wat. Het is mooi werk want ik heb een binnen- en een buitenfunctie en zit niet op een geïsoleerde plek. Ik woon in Nijkerk in Gelderland. Dat is twee uur rijden naar Maastricht. Doorde- weeks woon ik dan ook in een van de flats die over een paar jaar worden gesloopt. Maastricht is een geweldige stad. Regelmatig ga ik met collega's, die eveneens tijdelijk hier verblijven, een pilsje pakken. Soms zijn we wel met zijn twintigen. Erg gezellig allemaal. Mijn vrouw komt soms een weekend. Zij vindt het ook prachtig hier. Gaan we lekker eten en drinken én natuurlijk shoppen. Nee, het is zeker geen straf om op deze plek te werken. Bovendien is het weer hier altijd beter dan in het noorden.”

A2-School als springplank naar betaald werk

Met de bouw van de tunnel is ook de A2-School gestart. Deze 'school' biedt kansloze werklozen uit Maastricht en het Heuvelland perspectief op een baan. Ze doen werkervaring op bij het tunnel-project. Betrokken coördinatoren Riëtte Winkens van de gemeente Maastricht en Thijs de Waard van Avenue2 geven uitleg over deze maatwerk-opleiding.

De A2-School? Wat is dat?

„Met deze school geven we werklozen in Maastricht en het Heuvelland, die een geringe kans hebben op een baan, een mogelijkheid om toch ergens aan de bak te komen. Ze leren eerst een vak binnen het project A2 Maastricht. Vervolgens is het de bedoeling dat ze elders een baan vinden. Bij een aantal is dat al gelukt. Ze werken nu bij aannemers in de regio. Je moet de A2-School dus zien als een springplank naar betaald werk.”

Hoe doen jullie dat precies?

„De deelnemers leren vooral door te doen. Jongeren die het niet lukt om in de schoolbanken te leren maar wél in de praktijk, krijgen bij ons een kans. Met minimale



Dorde Markovic aan het werk in de zaagwerkplaats. Zijn leermeester Larry Mulligan (midden) en jobcoach Mark Bosman kijken toe.

theorie en heel veel praktijkervaring kunnen ze dan toch een diploma halen. Dit werkt via het principe leermeester-gezel. Zo'n jongere wordt dus geplaatst bij een erkende leermeester – dat kan een timmerman zijn die al dertig jaar in het vak zit en de beno-

digde papieren heeft – en van die persoon leert hij het vak. De leermeesters zijn mensen die feeling hebben met deze jongeren, ze corrigeren als het nodig is. Verder worden de jongeren ook begeleid door een jobcoach.”

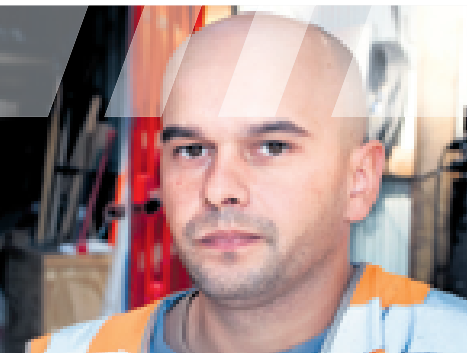
tunnelbouw loopt, we ieder jaar 75 leerwerkplekken kunnen invullen. Dat hebben we vorig jaar gehaald en we zijn hard bezig dat dit jaar te evenaren.”

Hebben alleen kansloze jongere werklozen baat bij dit project?

„Nee hoor en ook niet iedereen krijgt een opleiding. Eigenlijk is dit een breed werkgelegenheidsproject. We hebben hier bijvoorbeeld een directiesecretaresse van 59. Via de A2-School heeft ze vorig jaar deze baan gekregen. Ze was enkele jaren werkloos en kwam gezien haar leeftijd niet meer aan de bak. Onze A2-Stewards zijn bijna allemaal vijftigplussers. Zij zijn ook via dit project, waarbinnen ze kort zijn opgeleid, aan de slag gegaan. In de keten hebben we dames werken die voor de lunch zorgen en de boel schoonhouden. Die vrouwen hadden geen kans op een baan. Maar let wel: we zijn géén liefdadigheidsinstelling. We kijken weliswaar naar groepen die het moeilijk hebben op de arbeidsmarkt, maar beoordelen mensen op hun kwaliteiten.”

Is de A2-School uniek?

„In zekere zin wel. Kijk, de school vindt zijn oorsprong in het project Social Return, waarin we binnen de gemeente Maastricht hebben afgesproken om mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt een kans te bieden. Omdat er geen social return eis op het project van toepassing was, besloot de toenmalige wethouder de A2-School op te richten. Social Return-projecten vind je in het hele land, maar bij ons zijn de lijnen heel kort. De gemeente werkt hier heel direct samen met de uitvoerder. In andere plaatsen worden werklozen gestationeerd bij een aannemer, hier zeggen we: 'We doen dit samen'. Dat vind je elders niet.”



„Ik hou veel meer van de praktijk dan van de theorie. Laat mij maar flink aan de slag gaan en mezelf nuttig maken. We beginnen iedere ochtend om zeven uur en werken tot vier. Soms een uurtje langer en dat vind ik prima, want het werk moet natuurlijk wel af. April 2012 ben ik hier begonnen.

Daarvoor heb ik een half jaar in de bijstand gezeten. Ik wilde dolgraag werken maar kwam nergens aan de bak, ook omdat ik weinig opleiding heb. Hiervoor heb ik jaren fabriekswerk bij de Koninklijke Sphinx gedaan, totdat de fabriek op slot ging. Daarna was ik een tijd stukadoor en toen dat ophield volgde dus de bijstand. Ik ben heel blij dat ik via de A2-School dit mag doen. In het begin heb ik een korte opleiding assistent-betontimmerman moeten volgen en daarna ben ik mee gaan draaien. Ik zit in een kleine ploeg en leer ontzettend veel van twee mannen die al dertig jaar het werk van betonbekisting doen. Soms ga ik ook een pilsje met ze pakken, de sfeer in de ploeg is prima. We hebben vaak bekijks van voorbijgangers die ook van alles vragen. Nou, als dan een collega van mij gaat antwoor-

PORTRET

Dorde Markovic (30)

Functie: **timmerman A2-School**

den, zijn ze wel even zoet. In het begin was ik vooral met betonbekisting bezig, nu ben ik allrounder. Het ene moment maken we een vangrail voor een veilige werkplek voor lassers, een andere keer koeling buizen voor tunnelwanden. Dit werk is zeker niet eentonig. Maar het beton timmeren ligt me het meest. Daarin wil ik me specialiseren. Ik leer dus houten bekistingen zo goed en sterk te maken dat als er beton op wordt gespoten de kist op zijn plaats blijft. In principe mag ik hier blijven tot en met 2016, als de tunnel klaar is. Ik hoop het, zodat ik zoveel mogelijk ervaring op kan doen en daarmee meer kans krijg op een baan in de bouwwereld. Ik was vijftien toen ik uit Bosnië vertrok en hier naar toe kwam. Mijn moeder en broertje waren al eerder voor de oorlog gevlucht. Zij wonen ook in Maastricht. Ik heb eerst de taal moeten leren en ben daarna aan een mbo-opleiding autotechniek begonnen, maar heb die nooit afgemaakt. Het lag me niet. Ik heb heel veel spijt dat ik toen niet voor een bouwopleiding heb gekozen, want dat is echt mijn ding. Gelukkig krijg ik nu deze kans.“

Wat doet zo iemand?

„Hier zitten jongeren die van ver komen: mensen met schulden, zonder vaste verblijfplaats, die niet gewend zijn aan een werkritme. Ze hebben sturing nodig en dat geeft die coach. Hij stimuleert ze. Zorgt, als het nodig is, dat ze op tijd op het werk zijn. En smeert desnoods hun boterhammen.”

Lekker gemakkelijk?

„Dit is zeker niet vrijblijvend. De selectie is streng. Heel veel kansarme jongeren willen graag bij ons komen. Alleen al de naam A2-School blijkt iets magisch te hebben, het triggert die jongeren. Wij wijzen ook mensen af. Het klinkt allemaal leuk, maar een baan in de bouw betekent vroeg opstaan en keihard werken in weer en wind. Sommigen kunnen dat niet aan. En degenen die wel een kans krijgen, redden het soms niet omdat ze te veel privé-sores hebben en in hun oude patroon terugvallen. Ze komen niet op tijd opdagen en houden zich niet aan afspraken. Maar de meesten lukt het wel. En als ze eenmaal in het ritme zitten en waardering krijgen, zijn ze heel dankbaar. Dan zeggen ze: 'Dit is onze laatste kans'. “

Hoeveel mensen hebben jullie al geholpen?

„We zijn halverwege 2010 gestart met zeven deelnemers, maar toen was de tunnelbouw nog niet echt bezig. Enkele mannen konden hier voorbereidend werk doen, de anderen zijn aan de slag gegaan bij aannemers in de regio. We hebben afgesproken dat, zodra de

Wekelijks uitje naar de bouwkuip



Vanaf het begin af aan volgen ze de bouw van de A2-tunnel op de voet: de twee broers Harry en Martin Prickaerts en zwager Jef Kerckhoffs uit Berg en Terblijt. Iedere week maken de drie de gang naar de bouwkuip in Maastricht. „Als we niet gaan, dan is er echt iets mis.”

Het is helemaal hún uitje. Steevast op woensdagochtend klokslag half tien trekken Martin (63) en Harry (65) Prickaerts en hun zwager Jef Kerckhoffs (72) vanuit hun woonplaats Berg en Terblijt enkele kilometers westwaarts naar de A2-bouwkuip bij Maastricht. Om vervolgens langs het hele tracé van noord naar zuid en weer terug te wandelen. Al bij al zijn ze daar al gauw vier uurtjes mee zoet. Die tijd maakt het drietal hier graag voor vrij „want een dergelijk project zo dichtbij huis, maken wij niet meer mee. Het mooie is dat je alles vanaf de zijkant en uitkijkposten kunt zien gebeuren. Dat kan op een normale bouwplaats niet. Bovendien blijven we zo ook fit en gezond, hè”, zeggen ze.

De mannen kijken niet alleen hoe de bouw vordert. Ze fotograferen ook en thuis hebben ze klappers vol krantenknipsels over het project, keurig op datum geordend. Bovendien houdt Martin, die in zijn werkzame leven boekhouder was, de planning precies bij in een eigen excellbestand. „Kijk”, zegt hij, wijzend op het schema dat hij heeft meegenomen, „deze kleur is de voortgang van 2012, dat oranje-bruine staat voor dit jaar en het groene moet nog komen in 2014.”

„Het drietal constateert tevreden dat er behoorlijk strak volgens draaiboek wordt gewerkt. Sterker nog, Martin gelooft dat de bouw zelfs voor ligt op het schema. „Het is echt aanpoten. Die mannen maken dagen van wel tien uur per dag.” „Net als wij vroeger”, voegt zwager Jef er aan toe, die evenals zijn schoonbroer Harry tientallen jaren in de bouw werkte. „Ik ben lang hoofdvoerder installatietechniek geweest en Harry werkte op de tekenkamer van een installatiebureau. Wij waren heel wat uren in de weer.”

Gezien hun achtergrond kunnen de mannen het project op technisch vlak dan ook behoorlijk goed volgen. „We herkennen wel dingen, ja.” Al bij al is het vooral fascinerend wat er allemaal gebeurt, vinden de drie. „De grootsheid van dit project en de planning er om heen, het is gewoon super goed geregeld. Het past allemaal. Dat is heel interessant om te volgen.”

De drie horen zelden negatieve geluiden over de tunnelbouw. „Niet gek want dit levert Maastricht uiteindelijk een enorme verkeersverlichting op.” Met dank aan de uit Valkenburg afkomstige voormalige minister van Verkeer Camiel Eurlings, is hun stellige overtuiging. „Het is dat Camiel daar in Den Haag heeft gezeten. Want dit verkeersprobleem was al zo lang bekend, maar voor de Randstad hangen we er maar een beetje bij. Gelukkig heeft Camiel doorgepakt.” Tijdens hun wandeling praten de bouwkuipwatchers regelmatig met stewards van A2 over de vorderingen. Ook blijken ze een vraagbaak voor verschillende mensen. „Die hebben ons gezien op televisie, want we zijn een keer bij het A2 Actueel geweest. Ze weten dus dat we helemaal op de hoogte zijn.”

En voorlopig houden ze dit zo, want de drie blijven hun gang naar de bouwkuip maken. „Dit hoort bij ons, we moeten hier minimaal een keer per week komen. Als we niet gaan, is er echt iets mis.” En wat als de tunnel klaar is? Wordt het dan afkicken? „Welnee, daarna gaan we lekker over de Groene Loper lopen. Daar valt ook genoeg te zien.”



Bart Hendrix (34)

Functie: **projectleider tunnelbouw, Rijkswaterstaat**

„Wat het leukste is aan deze baan? Het werken met mensen. Dat je samen iets doet. Elkaar opzoekt onder alle omstandigheden. Dus ook als er problemen zijn met die ander in gesprek blijven en proberen het samen op te lossen. Ik zit hier dan wel als technicus, maar voel me echt een mensen-mens. Ik ben dus projectleider tunnelbouw en hou, samen met enkele adviseurs, de vinger aan de pols. Ik doe dit vanuit de opdrachtgeverszijde, het projectbureau A2 Maastricht waarin onder andere Rijkswaterstaat en de gemeente Maastricht samenwerken. Zo sturen we bij als dat nodig is en geven we bijvoorbeeld adviezen. Eigenlijk hou ik als projectleider grip op de uitvoering, planning en kwaliteit van de bouw van deze tunnel. Ik heb te maken met tal van disciplines die optimaal op elkaar afgestemd dienen te zijn. Noem het verbinden en dat is mijn belangrijkste taak hier. Dit is vooral een kantoorbaan. Soms lees en beoordeel ik stukken. Ook heb ik een vaste overlegdag met de opdrachtnemer, de bouwer Avenue 2, mensen van buiten en bijvoorbeeld de planning. Projectbreed hebben we vergaderingen waarop wordt verteld waar mensen mee bezig zijn. Verder ga ik wekelijks een halve

dag naar buiten om te kijken hoe we er voor staan en wat de knelpunten zijn op de werkvloer. In 2010 ben ik bij dit project gekomen. Rijkswaterstaat zocht een specialist tunnelbouw en die baan heb ik gekregen. Een droom die uitkwam want toen ik begin 2000 nog in Heerlen Civiele Techniek studeerde, zei ik al dat ik graag aan dit wilde meewerken. Zo'n groot project in deze regio, dat gebeurt nooit weer. Ik kom van oorsprong uit Urmond maar woon sinds een paar jaar in Zierikzee. Dat is ook mijn standplaats voor Rijkswaterstaat, voor wie ik nu dus bij dit project zit. Voor mijn werkgever ben ik een paar jaar geleden betrokken geweest bij het herstel van de Vlaketunnel in Zeeland. In die periode heb ik mijn huidige vrouw leren kennen die in Vlissingen werkt. Vandaar dat we gekozen hebben voor Zierikzee als woonplaats. Als ik naar Maastricht rijd, zit ik 's ochtends om kwart over vijf in de auto, want ik begin om half acht. Ben ik 's avonds rond zevenen weer thuis. Dat zijn lange dagen ja, maar het werk is zo leuk dat ik dit goed volhoud. Daarbij logeer ik regelmatig in een hotel hier. Soms komt mijn vrouw ook en gaan we lekker de stad in. Maastricht is zeker geen verkeerde plek om te verblijven.”

m42stricht

Avenue2 Strukton en Ballast Nedam

COLOFON

Coördinatie: **Communicatie A2 Maastricht**
 Redactie: **Hennie Jeuken**
 Fotografie: **Reen van Beek, Loraine Bodewes**
 Vormgeving: **Vera Carovigno Igor Kersten**

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, het bouwconsortium dat bestaat uit Strukton en Ballast Nedam.



Medegefinancierd door de Europese Unie
 Trans-Europese vervoersnetwerken (TEN-T)

In deze publicatie wordt slechts de mening van de auteur weergegeven. De Europese Unie is niet aansprakelijk voor het gebruik dat eventueel wordt gemaakt van de informatie in deze publicatie.

MEER WETEN?

Op de **website** www.a2maastricht.nl is alle informatie rond de A2-ombouw te vinden. Elke zondagavond wordt er op L1, direct na het L1NWS, een **actueel A2 journaal** uitgezonden. Iedere dinsdag en woensdag is het **Informatiecentrum A2 Maastricht bij de Geusselt** geopend. Meer info is ook te halen bij de **servicelijn** Maastricht Oost **043 3507150** (servicelijnmaastrichtoost@maastricht.nl). En natuurlijk zijn alle ontwikkelingen te volgen op **twitter**: **@A2_Maastricht**.

Slimme acties van Maastricht Bereikbaar zorgen voor een bereikbare stad. Spring maar achterop!

samen
houden we  **maastricht
bereikbaar.nl**

Onder de vlag Maastricht Bereikbaar werken overheden en werkgevers samen om Maastricht en haar omgeving blijvend bereikbaar te houden.

Komt u een dagje naar de stad?

Kom op de fiets en maak gebruik van de gratis stallingen.

Toch met de auto? Parkeer goedkoop bij een van de Park+Walk terreinen aan de rand van het centrum.

Werkt u in de stad? Probeer buiten de spits te reizen, stap op de fiets of werk wat vaker thuis.

Check voordat u vertrekt de site maastrichtbereikbaar.nl voor actuele informatie over files, werkzaamheden en vrije parkeerplaatsen. En voor de nieuwste slimme acties waar u als werkgever en werknemer, bezoeker en bewoner van profiteert.

Albert Nuss, wethouder in Maastricht en voorzitter van Maastricht Bereikbaar, is zelf een van de 20.000 deelnemers aan het programma. "De fiets gebruiken in plaats van de auto draagt natuurlijk ook bij aan een betere bereikbaarheid van de stad. Fietsen geeft energie. Als je het niet uitprobeert weet je niet hoe het voelt. Het is bovendien gezond, goedkoop en beter voor het milieu."

www.maastrichtbereikbaar.nl