

A2 ACTUEEL

SPECIALE BIJLAGE OVER A2 MAASTRICHT

www.a2maastricht.nl / 25 april 2013

Leven naast
de bouwkuip

Wonen boven
op de A2

A2 MAASTRICHT. WE WERKEN ER AAN!



Strukton en
Ballast Nedam



McDONALD'S MAASTRICHT
"DE GEUSSELT"
ZOEKT TEAMPLAYERS

YOU NEVER
WORK ALONE

Ga naar www.mcdonalds.nl/werk

LET'S MEET!

CULINAIR

GENIET

BELEEF

B
our guest



VAN DER VALK HOTEL MAASTRICHT

Nijverheidsweg 35 • 6227 AL Maastricht • Tel 043 - 387 35 00
info@maastricht.valk.nl • www.hotelvandervalkmaastricht.nl

50 | 50
together we're one
store

**koop nu uw unieke
geursensatie**

little hotties

32 stuks voor € 8,95

branduren 132

50 | 50
together we're one
store

Maastricht

www.5050-store.nl

Mosae Forum | Gubbelstraat 8-10 | Maastricht | Tel: 034 - 310 17 65

WOK Geusselt



**Alle dagen geopend vanaf 16.00 uur.
Behalve zondag vanaf 12.00 uur.**

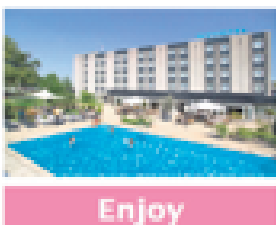
Gratis ruime parkeergelegenheid

**Stadionplein 10, 6225 XW Maastricht
Tel. nr. :043 3521777, info@wok.nl**

**RESTAURANT
@ Novotel**

Het sfeervolle luxe Novotel Maastricht ligt aan de rand van het historisch centrum van Maastricht. Het hotel heeft 94 comfortabele familiekamers. Voor alle gasten is er onbeperkt gratis WiFi.

Relax



Enjoy

KORTINGSBON

Met deze bon krijgt u € 2.50 p.p. korting
op het 3-gangenkeuzemenu bij Novotel Maastricht.

Geldig in 2013



BP de Geusselt
Dr. Schaepmanstraat 75
6225 XW Maastricht
043 - 3623460

Open 24 / 7



Nu met geheel vernieuwde
"Car-Wash" installatie.
7 dagen per week wassen
van 07.00 u. / 20.00 u.



Zo kan de Voltastraat eruit gaan zien

Nieuw stukje stad boven A2

Bovenop de A2-tunnel die nu in Maastricht wordt gebouwd, ontstaat straks een nieuw stukje stad. Daar verrijst een brede parkachtige laan met een gevarieerde bebouwing. En er is volop ruimte voor voetganger en fietser. „De straat wordt weer van de mensen”, zegt betrokken architect Fred Humblé.

Royaal wonen, dichtbij het centrum van Maastricht, aan een langgerekte bomenlaan, waar de seizoenen zichtbaar zullen

zijn. Rustig en toch stads. Waar jongeren zich thuis voelen, maar ook ouderen, gezinnen en alleenstaanden. Kortom een doorsnee van een stadse samenleving. Een parklaan met een heel gevarieerde bebouwing. Zo ziet architect Fred Humblé, die medeverantwoordelijk is voor het bovengrondse A2-ontwerp, het stukje Maastricht waar nu nog verkeer over de N2 (A2 door de stad) rijdt en waar aan de tunnel wordt gebouwd. „Het is allemaal moeilijk voor te stellen als je dit nu ziet.”

De architect, van het kantoor Humblé Martens Architectuur & Stedelijk Ontwerp uit Maastricht, wijst daarom naar voorbeelden. Hij is geïnspireerd door stedelijke lanen

zo moet de avenue - oftewel de Groene Loper - aangelegd worden.

„Zie het als een singel, die je in veel steden aantreft. De nieuwe laan kent een breed straatprofiel waar langs wordt gewoond en de zijstraten uit de buurt op uit komen.” Voor die straten is de Groene Loper een enorme verbetering, benadrukt Humblé want nu stuiten ze nog op een barrière die de N2 heet. De verbindingen tussen oost en west zijn dadelijk optimaal. De parklaan wordt „als het ware de hoofdadere van de kleine zijvertakkingen. Het is tegelijkertijd een verbindings- en verblijfsruimte”, vertelt de architect. Waar mensen joggen, hun kinderen laten spelen, wandelen of de hond uit laten. En voor de auto is er géén dominante rol. Want het snelverkeer rijdt vanaf eind 2016 onder de stad door en het bestemmingsverkeer op de Groene Loper „wordt naar de zijkant verdreven”.

GEVARIEERD

Aan de parklaan komt een gevarieerde bebouwing die niet in één keer wordt gerealiseerd. „De markt is veranderd. We hoeven niet meer heel snel veel mensen onder dak te brengen.” Bedoeling is dat de bebouwing in 2017 start op het midden van het tracé, vandaaruit kan er rustig - afhankelijk van de vraag - naar het noorden en het zuiden worden gewerkt, legt de architect uit.

GLOBALE VISIE

Het bovengronds plan is slechts een globale visie waarin in feite alles mogelijk is, zolang de gevel maar de aangegeven rooilijn volgt. „Weinig stylistische beperkingen, veel architectonische vrijheid. Wel volgens een bepaalde regie, want de parklaan mag geen rommeltje worden. We streven naar een grote variëteit aan woningen, die kwalitatief goed zijn zodat ze er over honderd jaar nog staan.”

Projectontwikkelaars gaan er bouwen, maar er is ook ruimte voor particulieren. Er kunnen kleinschalige appartementencom-

plexen verrijzen, evenals vrijstaande villa's, eengezinswoningen en alles wat er tussen in zit. Misschien ook een paar winkels, een enkel café of een tandartsenpraktijk. De architect is er van overtuigd dat dit concept werkt. Architectuur-studenten van de RWTH Aachen University, waar Humblé gastprofessor aan de Architectuurfaculteit is, hebben het uitgetest. Hij liet de studenten onafhankelijk van elkaar een woongebouw ontwerpen. Vervolgens zette hij die maquettes allemaal naast elkaar, waardoor één straatwand ontstond. „Het is een prachtige gevel geworden. Heel gevarieerd, maar omdat bepaalde principes van stedelijke architectuur zijn gehanteerd, is het toch een eenheid.”



Fred Humblé



Impressie van de toekomstige parklaan

in Antwerpen en Luik. Of het Lange Voorhout in Den Haag, de alom bekende brede avenue-achtige laan met in het midden een strook voor voetgangers en fietsers. De automobilisten moeten het doen met een rijstrook aan de zijkant. Zo was het ruim een eeuw geleden in Maastricht ook, zegt de architect als hij een foto van de Lambertuslaan uit eind negentiende eeuw laat zien. „Hier zien we mannen en vrouwen lopen over het midden van de laan. De straat was van de mensen, maar in de loop van de jaren heeft de auto die afgepakt.”

Zoals het toen was, maar dan wel aangepast aan de tijdgeest van nu,

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

LANDSCHAP

Het mooie van de nog aan te leggen laan is ook dat de straat niet helemaal gelijk aan het tunneltracé loopt, vindt de architect. Aan de zuidzijde gaat de parklaan over in de stadswijk Céramique en in het noorden eindigt de groene kilometerslange autoluwe laan in het buitengebied, in de zogeheten Landgoederenzone. „Hiermee bereik je dat het landschap heel sterk in de stad komt.” En dat is heel mooi, vindt Humblé want al zit je vanaf de nieuwe straat dichtbij het centrum en snelweg, toch zal de parklaan een rustig karakter hebben. „Mensen kunnen hier in het weekend ook het easy zondagmiddaggevoel krijgen.”

Gevels van maquettes van de Akense studenten



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



‘IK ZIT OP DE EERSTE RANG’

Ras-Maastrichtenaar Vincent Grummer woont pal aan de bouwkuip van de A2-tunnel. „Objectief gezien zit je hier in de shit.” Maar Vincent heeft er meer ‘lol dan last’ van. „Want er valt wél iets te zien. En ik zit op de eerste rang.”

In de loop van 2011 is de bouw van de A2-tunnel voor zijn deur in de President Rooseveltlaan begonnen. En dat gaat nog wel even door. Vincent Grummer maalt er niet om. Het werk boeit hem mateloos. Of de zestigjarige niet gek wordt van al dat geluid van kranen, bulldozers, graafmachines en vrachtwagens voor zijn huis, wordt hem vaak gevraagd. Nee, is dan stevast het antwoord. „Dit is juist reuze interessant. Ogenschijnlijk lijkt het een chaos, maar iedere beweging heeft een doel. En aan het eind van zo’n dag of week, valt de puzzel in elkaar. Ik vind het mooi om te zien hoe die techniek werkt.”

In 1992 kocht Grummer het jaren-dertig-huis waar hij woont. Hij wist toen al dat vroeg of laat de tunnel zou worden gebouwd. „Dat zat in mijn achterhoofd. Al bij al heeft het nog heel wat jaren geduurd.” Maar medio 2011 ging dan toch die schop de grond in. In het begin was er de nodige hinder. In zijn straat moest van alles gebeuren omdat het gebied leidingvrij werd gemaakt voor de tunnel. „Dat was een beetje vervelend, want onze straat lag helemaal open. We konden zeker vijf maanden alleen via loopplankjes onze huizen in en geen auto voor de deur parkeren.”

De riolering, stroomkabels en alle andere leidingen zijn inmiddels verplaatst. Vlak na dat karwei werd een deel van de N2 (A2 door de stad) tijdelijk verlegd vanwege de tunnelbouw, waardoor de autoweg op amper tien meter van Grummers woning kwam te liggen. Drie kwart jaar zag hij dagelijks 45.000 auto’s voorbij komen. „Ik heb dubbelglas en slaap aan de achterkant. Ik vond de hinder wel meevallen. Maar ik heb een hoge irritatiegrens. Andere mensen uit de straat hebben toen best geklaagd dat ze last hadden van dat verkeer, zo dicht voor

de deur.” Inmiddels is de N2 alweer verlegd, richting westen. „Nu zijn de mensen aan de andere kant van de bouwkuip het haasje.” Maar echt rustig is het zeker niet. Dichtbij staat een kraan die iedere paar minuten behoorlijk wat decibels produceert. „Dat komt daar vandaan”, zegt de bewoner wijzend op het gevaarte een tiental meter verderop. „Die kraan maakt bemalingsputten. Om de paar minuten hoor je het leegkloppen van de boor, want dat is metaal op metaal. Ik merk dat natuurlijk wel, maar er is verschil tussen iets waarnemen en er last van hebben.” Vincent Grummer is positief. Misschien ook wel omdat hij vindt dat uitvoerders er veel aan doen om de hinder zoveel mogelijk te beperken. Geluid wordt behoorlijk gedempt. En stofoverlast beperkt. „Iedere dag wordt het bouwterrein schoongeveegd en regelmatig ook onze straat. Ik heb hier nog geen stof hoeven happen.”

Daarbij worden de omwonenden steeds op de hoogte gehouden van de vorderingen van het werk. „We krijgen wekelijks nieuwsbrieven en er is altijd overleg mogelijk. De lijntjes zijn heel kort.” De Maastrichtenaar is als vrijwilliger nauw betrokken bij de Onze-Lieve-Vrouw-van-Lourdeskerk in zijn straat. Soms is de kerk vanwege het werk moeilijk bereikbaar met de auto. Vooral bij een uitvaart is dat lastig. „Dan wordt er een andere route geregeld, zodat de bezoekers via de achterkant bij de kerk kunnen komen.”

Vincent Grummer is getogen in de stad. Hij peinst er niet over Wittevrouwenveld te verlaten. Zeker niet met de toekomst in het verschiep. „Ik stel me zo voor dat het er hier een beetje gaat uitzien zoals Avenue Céramique, maar dan rustiger. Ik ben ervan overtuigd dat ik straks in een mooi stukje Maastricht woon.”

‘DIT IS EEN INTERESSANT STUDIE-OBJECT’

In de ‘voortuin’ van het Maastrichtse Sint-Maartenscollege wordt hard gewerkt aan de ondergrondse A2. Veel overlast heeft de middelbare school daar niet van. Integendeel. De tunnelbouw is ‘juist een hartstikke interessant studie-object’.

Vanuit de lokalen zijn cement-bentonietsilo’s goed zichtbaar. Vrachtwagens rijden af en aan. Werklui in oranje hesjes zijn druk in de weer. Volop bedrijvigheid voor de deur van het Sint-Maartenscollege. De Maastrichtse school ligt dichtbij de bouwkuip. Maar overlast is er niet. Ook geen geluid- of stofhinder? Huib Geboers, teamleider van de scholengemeenschap, schudt het hoofd. „Nee. Helemaal niet. Vanuit de lokalen zien we de bedrijvigheid maar we merken er niets van. De school is goed geïsoleerd.” Ook de bereikbaarheid blijft prima, benadrukt de teamleider. Het is zelfs veiliger geworden, betoogt hij. Vlak bij de school is een loop/fietsbrug over de N2 (A2 door stad) gebouwd. „Voorheen moesten de leerlingen die N2 oversteken. Nu gaan ze er over heen, dat is veiliger.” Het kruispunt bij Scharn (midden in het tracé) ligt er nu een paar maanden uit en dit is soms wel een beetje lastig, beaamt Geboers. „Vooral voor ouders als ze naar informatieavonden komen. Maar we brengen ze van tevoren op de hoogte over omleidingsroutes.”

Dat de school minder aanmeldingen zou krijgen vanwege de A2-bouwput, doet de teamleider af als grote onzin. „Kinderen en ouders kiezen voor één school. Iemand die zich er niet in verdiept, zegt misschien: wat is dat hier voor een zootje. Dat is het dus niet. Ouders weten dát. En de leerlingen ook. Ze worden altijd goed geïnformeerd. Door ons en door mensen van A2. De samenwerking is heel goed. Op informatiedagen staat hier altijd een stand van A2, waar uitleg wordt gegeven over de werkzaamheden.” Volgens Geboers betreft de school het tunnelproject juist bij het onderwijs in plaats van het af te stoten. „We kunnen hier prachtig een deel van onze lessen aan ophangen. Eigenlijk kun je er alle vakken bij betrekken. Natuur- en wiskunde voor de technische kant. Economisch is het interessant maar qua ethiek ook, want er zijn mensen uit hun flat gemoeten. Het is hier voor de deur dé echte wereld. Laatst bezochten we met leerlingen van 3 gymnasium Avenue2. Die kinderen zijn een hele dag in de materie gedoken en hebben in groepjes een poster over het onderwerp gemaakt. De besten kregen als beloning een rondleiding door de bouwkuip. Dat vonden ze hartstikke leuk. De A2-tunnel ligt dan wel in onze voortuin, maar levert ons veel op. Volgend schooljaar maken we er een project van voor het hele gymnasium”, aldus de teamleider. Of er dan geen enkel minpuntje is? Jawel, zegt Geboers. „We hadden een sportveld voor de deur. Dat zijn we door de bouw kwijtgeraakt en nu moeten onze leerlingen voor de buitensport naar de Geusselt. Maar dat is slechts vijf minuten fietsen.”

Al bij al maakt het Sint-Maartenscollege dus van de nood een deugd. „Als je het al een nood wilt noemen. We hebben er geen last van, vraag het gerust de leerlingen. Als we een themadag over dit onderwerp hebben, zeggen ze weleens: moeten we ons nu weer met dat asfalt bezig houden? Maar aan het einde van zo’n dag zijn ze allemaal razend enthousiast. Op een of twee na misschien. Maar dat heb je altijd.”



‘WE ZIJN VEEL KLANTEN KWIJTGERAAKT’

Bij de Albert Heijn in de Maastrichtse wijk Scharn gaat de vlag uit als de tunnel klaar is. Want dan is de supermarkt weer goed bereikbaar. En daar schort het nu wel aan.



Zeker, ze lijden omzetverlies vanwege al het werk rond de tunnelbouw voor de A2. Supermarktmanager Artin van Ginkel, van Albert Heijn in Scharn, zegt het vaker tijdens het gesprek. Want de winkel is niet altijd meer goed bereikbaar. Al helemaal niet sinds begin maart de kruising in Scharn dicht is, vanwege werkzaamheden. AH ligt pal aan die kruising, in het midden van het tunnel-tracé. „We hebben veel klanten die aan de overkant van de A2 wonen. Nu ze die kruising niet meer over kunnen, vinden ze het een gedoe om hier te komen. Zeker in de eerste week van de afsluiting zijn we veel klanten van die overzijde kwijtgeraakt”, zegt Van Ginkel.

Iedere keer als er een ‘A2-klus’ in de directe omgeving van de supermarkt wordt geklaard – bijvoorbeeld toen de riolering werd vernieuwd – heeft de winkel er behoorlijk last van. „De consument kiest de gemakkelijkste weg en gaat naar een supermarkt die beter bereikbaar is.” De manager verklaart dat de samenwerking met de gemeente en mensen van het A2-project oké is. „Op het moment dat er dingen gebeuren, wordt er meege-dacht. Bijvoorbeeld over de omleidingsroute, nu het kruispunt hier er uit ligt. Dan worden er bordjes gezet dat we toch bereikbaar zijn, ook liggen er folders in de winkels en staat informatie op internet. Meer kunnen we niet doen, maar mensen lezen niet alles. Gelukkig is de gemeente ons tegemoet gekomen en zijn we sinds

begin maart ook op zondag open. Dat geeft wat extra omzet”, vertelt Van Ginkel. Deze ‘geste’ dekt echter niet alle omzetzerving, voegt hij er nog aan toe. Vandaar dat de grootgrutter een aantal medewerkers tijdelijk aan het werk heeft in andere filialen in de buurt. „Hier is het nu gewoon behoorlijk minder druk.”

Hoewel de samenwerking met A2 en de gemeente goed is, kan de informatievoorziening in het voortraject beter, is de overtuiging van Van Ginkel. „Kijk, als ik in september mijn cijfers ga invullen voor 2014, is het handig als ik precies weet wat er in dat jaar gaat gebeuren. Dan kan ik daar rekening mee houden in mijn omzetzerving. De gemeente en ook de A2 zouden ons in dat voortraject eerder en meer concreet kunnen informeren wanneer welke stap wordt gezet. Nu krijgen we vooral informatie net voordat er iets gaat gebeuren.”

Binnenkort wordt er over de N2 (A2 door de stad) een verkeersbrug geplaatst. Dat is alweer een hele verbetering voor de bereikbaarheid van AH. Maar de manager is blij als het hele karwei achter de rug is. „Wij kunnen niet wachten totdat het verkeer hier onder de grond zit.” En dan hoopt de supermarkt alle klanten weer terug te krijgen. „We zitten immers op een prima plek in de stad en er is volop ruimte om te parkeren. Maar ja, mensen moeten hier natuurlijk wel kunnen komen.”

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-Buurtplatform en A2-Bedrijvenplatform. In het A2-Buurtplatform 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.

Vanaf de Steentijd leefden hier al mensen



Resten van nederzettingen, wegen, graven en duizenden voorwerpen. Allemaal gevonden tijdens archeologisch onderzoek voor A2 Maastricht. Wat blijkt: het gebied ten noorden van de stad was lang geleden ook al behoorlijk bevolkt. Betrokken archeologen René Isarin en Gilbert Soeters geven uitleg.

Wat heeft het archeologisch onderzoek opgeleverd?

„Heel wat. We hebben veel meer gevonden dan gedacht. Resten van nederzettingen, wegen, graven en duizenden voorwerpen. Al bij al geeft dit alles een mooi beeld van hoe het hier geweest is de afgelopen 8000 jaar.”

Hoe was het dan?

„We dachten altijd: er was de Romeinse nederzetting Maastricht, er was Heerlen en er tussen in alleen villaterreinen. Dat klopt dus niet. In het buitengebied, zeker ten noorden van Maastricht, woonden eveneens mensen in landelijke nederzettingen. Daar waren ook Romeinse villa's, terwijl wij er van uit gingen dat die alleen op het plateau stonden. Maar nee, dus ook in de rivierdalen. We hebben vondsten en sporen gevonden die wijzen op vrijwel continue aanwezigheid van de mens, van Midden Steentijd, Late Steentijd, Bronstijd, IJzertijd, Romeinse Tijd, Middeleeuwen tot in de Nieuwe Tijd.”

Waarom is dat zo vreemd?

„Omdat het veelal een nat gebied was, dat vanuit de Maas regelmatig overstroomde. Daar gaat niemand wonen, was altijd de redenering. Dat blijkt niet zo te zijn. Het landschap is door de eeuwen heen volop gebruikt om te wonen en te leven. Er werd gejaagd, gevist en gehandeld. Er was landbouw. Nu kunnen we het werkelijke verhaal vertellen. En hebben we eindelijk wat meer inzicht hoe de sociale verhoudingen destijds in het gebied waren. De resten van Romeinse villa's geven aan dat de sociale elite niet alleen in de stad woonde maar ook daarbuiten.”

Hoe is het begonnen?

„We hebben een oude geul van de Maas goed in beeld kunnen brengen. Deze stroomde zo'n 10.000 jaar geleden op de plek van de huidige A2. Die geul ontstond ten zuiden van de Maastrichtse stadswijk Heugem en stroomde ergens ter hoogte van Borgharen en Itteren de huidige Maas in. In die tijd was het hier heel erg bebost en leefden in deze contreien jagers en verzamelaars. Daar is nu tastbaar bewijs van, want we hebben tal van pijlpuntjes gevonden uit die tijd.”

Maar dat was geen permanente bewoning?

„Nee, dit kwam later. 7000 jaar geleden had je in dit gebied de eerste boeren. Het landschap in de omgeving van de Maas was altijd een prima plek om te leven, naar blijkt. Je had een rivier, een verlaten geul, natte en droge landschappen met elk hun specifieke bomen, planten en dieren. Kortom: een gebied met veel bestaansmogelijkheden.”

Er is vooral gegraven in het gebied ten noorden van Maastricht, bij Kruisdonk?

„Klopt, in de zogeheten landgoederenzone. We hebben wel het hele plangebied in het vooronderzoek meegenomen. Maar het deel waar nu de tunnel wordt gebouwd ligt in de voormalige geul. De kans dat we daar iets vinden is erg klein. Daarom, en natuurlijk vanwege de kosten, zijn we daar niet gaan graven. Er is wel uitgebreid vooronderzoek gedaan. En de mensen die in de bouwkuip werken, hebben een meldplicht als ze ergens op stuiten. Vorig jaar is in de kuip tijdens graafwerk een mortierkogel uit de 18e eeuw gevonden.”

Hoeveel tijd neemt het archeologisch onderzoek in beslag?

„We zijn op tijd begonnen want het project A2 Maastricht mag absoluut niet worden vertraagd. In 2005 is het voorbereidend werk gestart zoals bureau-onderzoek. Uitgezoekt werd welke historische kaarten er bijvoorbeeld allemaal zijn en waar archeologisch onderzoek al was uitgevoerd. In 2007 volgde booronderzoek. Daarbij wordt er gekeken of het landschap nog intact is en hoe het landschap is ontstaan. Vervolgens is in 2008 proefsleuvenonderzoek uitgevoerd waaruit de archeologische rijkdom van het gebied bleek. Van 2009 tot 2012 volgden de opgravingen in die terreindelen die als gevolg van de noodzakelijke A2 bouwwerken verstoord zouden worden. De onderzoekers van het ADC ArcheoProjecten uit Amersfoort zijn nu met de uitwerking van het onderzoek bezig. Naast dit wetenschappelijk rapport willen we de resultaten in een wat populairder geschreven uitgave publiceren. Daar hebben de burgers recht op.”

Belangrijke vondsten

De meest indrukwekkende vondsten zijn te zien in het informatiecentrum van A2 Maastricht, bij Geusselt. Hieronder alvast een voorproefje.

PIJLPUNTJES

Oudste vondst van 9000 jaar geleden. Ze werden gebruikt door de jagers, die met name in het buitengebied ten noorden van Maastricht rond trokken. Hier zijn de pijlpuntjes dan ook gevonden.

HIELBIJL

Stamt uit de Bronstijd, zo'n 3500 jaar geleden. Deze bijl is vermoedelijk een statussymbool geweest. Onderzocht wordt nog waar dit gereedschap precies voor is gebruikt, wellicht werden er bomen mee omgehakt. De hielbijl is aangetroffen ten noorden van Maastricht, in de landgoederenzone.

DAKPAN

Werd gebruikt in de Romeinse tijd voor met name woningen. Wellicht is er tijdens de productie een hond over de dakpan gelopen want er zit pootafdruk van het dier op. De pan is eveneens gevonden bij opgravingen in de landgoederenzone.

BRONZEN RING

Deze bronzen zegelring, ook gevonden in de landgoederenzone, kent een vage afbeelding van een keizer of lokale heer. De zegel is van blauwe glaspasta.

MORTIERKOGEL

Mortierkogel uit de achttiende eeuw. Is afgelopen september tijdens graafwerk gevonden in de tunnelbouwkuip bij Geusselt. De mortierkogel is een overblijfsel van een van de vele belegeringen van de vesting Maastricht.

ROMEINSE ZUIL

Dit is een steen met een verhaal. De zuil is gemaakt in de tweede eeuw en onderdeel geweest van een Jupiterzuil (oppergod van de Romeinen), die wellicht op een Romeins villaterrein heeft gestaan. De steen is gevonden in de oksel van A2 /A79, ten noorden van Maastricht. Het bijzondere is dat deze zuil in de Middeleeuwen is 'hergebruikt' als slijpsteen voor landbouwwerktuigen.



Zoveel mogelijk erfgoed behouden

Het archeologisch onderzoek voor A2 Maastricht – dat tonnen kost – wordt niet alleen betaald door het Rijk, maar ook door de opdrachtgever van het project.

Dit is een gevolg van het Verdrag van Malta, dat in 1992 werd gesloten door Europese landen om zoveel mogelijk cultureel erfgoed te behouden. Dit verdrag is in 2007 vertaald naar de Wet op de archeologische monumentenzorg. Een van de uitgangspunten is dat de verstoorder betaalt voor archeologisch onderzoek. In dit geval dus het projectbureau waarin Rijkswaterstaat, de provincie en de gemeenten Maastricht en Meerssen zitten. Deze zogeheten commerciële archeologie werkt heel goed, vinden oudheidkundigen René Isarin en Gilbert Soeters. Archeologie was voorheen vooral een zaak van wetenschappers, menen de twee. „Door het verdrag van Malta staat archeologie midden in de maatschappij. Bovenal zorgt het verstoordersprincipe voor geld om onderzoek uit te laten voeren. Tegelijk is dat de verplichting voor archeologen om zorgvuldig met dat geld om te gaan.”

Want de opdrachtgever betaalt niet alleen voor de opgravingen maar ook voor de verdere uitwerking, zodat voorwerpen niet in een stoffige kelder blijven liggen. „In de binnenstad van Maastricht hebben we in het verleden zo'n 250 opgravingen/waarnemingen gedaan. Slechts twee daarvan zijn uitgewerkt. De rest niet omdat er geen geld is. Hier wordt alles direct uit gewerkt. We weten nu wellicht meer over het buitengebied dan over de binnenstad”, vertelt Gilbert Soeters, die als archeoloog voor de gemeente Maastricht werkt. Hem is er alles aan gelegen dat er voor de gemeente zoveel mogelijk behouden blijft. Vakgenoot René Isarin, ingehuurd door het projectbureau A2 Maastricht, moet er óók voor zorgen dat de kosten niet de pan uit rijzen en dat het werk geen vertraging oploopt. Dat laatste is tot nu toe niet gebeurd en Isarin ziet wat dit betreft geen beren op de weg. Volgens hem verloopt de samenwerking heel goed. „Het is geven en nemen, zodat iedereen blij is met de oplossing. Dat lukt prima, ik heb elders in het land wel anders mee gemaakt. Ik durf gerust te zeggen dat partijen hier in goede harmonie samenwerken”, aldus Isarin.

Stand van zaken

De uitvoering van A2 Maastricht is inmiddels anderhalf jaar bezig. Op tal van plaatsen wordt hard gewerkt. Een impressie van de stand van zaken aangeduid op de plankaart.

HANS STRUIJK

Directeur Avenue2, consortium van Strukton en Ballast Nedam



"De werkzaamheden gaan voor het oog zo snel dat ik regelmatig de vraag krijg of we niet voorliggen op schema. Dat compliment geef ik graag door aan de bouwers. Maar...we zijn er nog niet! We moeten ook rekening houden met onverwachte omstandigheden. Het bouwen van een tunnel in stedelijk gebied is een grote operatie van continu passen en meten. Het hele project tussen Europaplein en Kruisdonk ligt op schema. Maar sommige werkzaamheden verlopen nu eenmaal sneller of juist langzamer dan verwacht. Om de snelheid er in te houden bekijken opdrachtgever Projectbureau A2 Maastricht en opdrachtnemer Avenue2 voortdurend waar al logistieke en technische voorbereidingen kunnen worden verricht. A2 Maastricht is steeds passen en meten."

ALBERT NUSS

Voorzitter Stuurgroep A2 Maastricht waarin Rijkswaterstaat, gemeente Maastricht, Provincie Limburg en gemeente Meerssen samenwerken



DIVE-UNDER
Bouw van de dive-under bij Geusselt. Verkeer uit de bovenste tunnelbuis richting noorden gaat hier in de toekomst onder de Terblijterweg door.



WATERKELDER
Bij Geusselt-zuid is de afgelopen maanden gebouwd aan de waterkelder. Die ligt 22 meter diep en moet het regenwater dat de tunnel inloopt, opvangen.



SCHARNERWEG
Bij kruispunt Scharnerweg komt Avenue2 momenteel een plaatselijke brug. Deze brug komt verkeersbrug. Deze brug komt op straatniveau te liggen, zodat verkeer kan doorstromen. We spreken van een brug omdat onderdoor de tunnel wordt gebouwd.



DWARSDOORSNEDE DUBBELLAAGSE TUNNEL
Eind februari werd onder grote belangstelling van de pers het eerste dubbellaagse tunneldeel van 2x2 tunnelbuizen getoond. Slechts een enkele keer tijdens de bouw is zo'n dwarsdoorsnede zichtbaar.



VIADUCT A2-BEATRIXHAVEN / VIADUCT A2/A79
Binnenkort rijdt het verkeer op de A2 richting Eindhoven over het nieuwe viaduct A2/A79 en het viaduct A2 Beatrixhaven.



FIETSBRUG DE GROENE LOPER
Langs de A2, ten noorden van Geusselt, bouwt Avenue2 aan de steunpijlers voor de fiets- en voetgangersbrug De Groene Loper.



SLOOP VOLTASTRAAT
Waar tot voor kort nog een oud schoolgebouw stond, wordt nu werkterrein ingericht. Ook langs de N2 sloopt Avenue2 de komende tijd flatgebouwen om ruimte te maken voor de tunnel.



TREKKEN DAMWANDEN
Bij Europaplein, ten noorden van de J.F. Kennedysingel is de ruwbouw voor de tunnel klaar. De bouwkuip is niet meer nodig, dus de damwanden worden met een grote heistelling weer uitgetild.

"In het zuiden van de stad is een deel van de ruwbouw klaar. Daar kunnen de damwanden van de bouwput al worden weggehaald om elders weer opnieuw te worden gebruikt. Zal straks wennen zijn, wanneer de ruwbouw helemaal af is en het werk aan de tunneltechnische installaties begint. Dat werk is onzichtbaar voor de buitenwacht. Best kans dat de 'bouwputwatchers' zich dan gaan afvragen of het werk nog wel opschiet."

LOUIS PROMPERS

Directeur Projectbureau A2 Maastricht waarin Rijkswaterstaat, gemeente Maastricht, Provincie Limburg en gemeente Meerssen samenwerken



"Dit jaar wordt de tijdelijke autoweg in de stad nog twee keer verlegd. Dan ligt de weg op zijn definitieve plek totdat de tunnel klaar is. Maar ook ten noorden van de stad worden de autowegen aangepakt. In mei kunnen de automobilisten over het nieuwe viaduct richting Eindhoven rijden. In 2014 volgt de verbinding tussen A2 en A79 en de nieuwe weg naar het bedrijventerrein Beatrixhaven. De bereikbaarheid van de stad en regio zal alvast fors verbeteren. Tegelijkertijd blijven we zorgen dat ook tijdens de bouw van de tunnel de doorstroming op peil blijft."

DIEDERIK TIMMER

Directeur Wegen en Verkeer van Rijkswaterstaat



De grootste klussen

De sloop van flats. Het verleggen van de N2. Of het verwijderen van damwandplanken. Allemaal klussen die aan de gang zijn of dit jaar nog van start gaan. Het is passen en meten om dit alles op tijd te kunnen doen. A2-omgevingsmanager Bart Grote legt uit wat er gebeurt en waarom dit alles nodig is.

Iedereen die via de N2 (A2 door de stad) Maastricht passeert, kent ze wel: de jaren-zestig-flats aan weerszijden van de weg. Die aanblik verdwijnt want op dit moment wordt een deel van de flats gesloopt. Deze en volgende maand gaan drie blokken aan de westzijde van de N2 tegen de vlakte. „Het gaat om de gebouwen die heel dicht bij die N2 staan, dus niet de flats die je als eerste ziet als je vanuit Eindhoven naar het zuiden rijdt”, legt omgevingsmanager Bart Grote uit. De flats gaan niet met grof geweld plat. Een sloopkraan met knijper haalt iedere keer stukjes weg. Dat geeft minder overlast voor omwonenden en is wel zo efficiënt, stelt Grote. Want ter plekke wordt het sloopafval gesorteerd. „Resten van kozijnen en dergelijke voeren we af. Puin wordt vermalen tot kleine stukjes. Dat gebruiken we dan weer voor de tijdelijke weg die daar wordt gelegd.”



„Leerlingen ontvangen. Dat is een belangrijk deel van mijn werk. Erg leuk, die kinderen. Ze zijn ontzettend enthousiast. Hartstikke nieuwsgierig en gemotiveerd. Veel groepen 7 en 8 van het basisonderwijs uit de regio bezoeken het informatiecentrum. Ik vertel ze eerst een algemeen verhaal over het project. Ik leg uit hoe de tunnel gebouwd wordt en vertel over de veiligheid. Wat gebeurt er bij een ongeluk, is vaak een vraag. Daarna doen ze een speurtocht door het centrum, die ik zelf heb gemaakt en uitgezet. Middelbare scholen komen ook vaker. Zij krijgen een ‘volwassen’ presentatie. Laatst klopten twee meisjes van Porta Mosana, een middelbare school in Maastricht, aan. Ze moesten in de klas een presentatie houden en hadden de A2 als onderwerp gekozen. ‘Als jullie die presentatie nu eens hier doen’, zei ik. Het was een enorm succes. Het samenstellen van informatie voor leerlingen, is voor mij gesneden koek. Ik heb dit ook opgezet in Roermond. Daar werkte ik voor het project Via Limburg toen de tunnels bij Swalmen en Roermond en het nieuwe deel van de A73

VERLEGGEN N2

De N2 – het deel in het midden van het tracé – wordt in mei/juni naar de westzijde verlegd, omdat er ruimte gemaakt moet worden voor de tunnelbouw. „Het is daar te krap om de tunnel te bouwen én er naast de tijdelijke N2 te leggen. Vandaar de sloop van de flats”, vertelt Grote. Ook aan de oostkant moeten flatwoningen wijken. „In totaal slopen we 550 flatwoningen. Een aantal is al afgebroken, een deel wordt nu gesloopt. De rest gaat weg als de tunnel klaar is, want bovengronds wordt dit gebied straks opnieuw ingericht.” Een ander deel van de N2, bij het Europaplein, wordt in de loop van mei verlegd. „Dat is nodig om de tunnel richting het noorden te bouwen”, zegt Grote. De automobilist rijdt er dadelijk over het dak van een stuk tunnel, dat daar al klaar is.

KRUISSING GEUSSELT

Ook de kruising bij Geusselt gaat weer op de schop. De Terblijterweg moet ruimte maken voor de tunnel en schuift een eind op. Dit gebeurt waarschijnlijk in het week-end van 8 en 9 juni. „Het verkeer op de N2 kan dan gewoon door rijden, alleen de Terblijterweg is dat weekeinde deels dicht.” In principe merkt het verkeer niet veel van al deze omleggingen. „Tijdens het werk blijft de automobilist gewoon op de huidige wegdekken rijden. Na zo’n omlegging zien de mensen ineens dat ze naast de oude N2 rijden. Dat is misschien even een beetje raar.”



Vorbereidingen voor het plaatsen van de verkeersbrug bij Scharnerweg

SCHARNERWEG

Volop gewerkt wordt er bij de Scharnerweg, dicht bij de grote Albert Heijn. De oost-westverbinding van de stad ligt er hier tijdelijk uit, omdat de Scharnerweg de tunnel moet kruisen. Op dit moment wordt daarvoor een verkeersbrug op straatniveau gebouwd, zodat de oost-westverbinding hersteld kan worden en alle bedrijven weer goed bereikbaar zijn, laat Grote weten. Dit werk moet uiterlijk half mei klaar zijn. Onder de brug wordt de tunnel aangelegd. Rijdend over de N2 richting zuiden, kon het verkeer vroeger, bij dit kruispunt in de wijk Scharn, rechtsaf de stad in. „Maar dat mag al een poos niet meer. Veel mensen hebben dit niet in de gaten en doen het nog wel. Met alle gevolgen vandien, want daar staan flitspalen”, waarschuwt Grote.

VIADUCTWEG/MEERSSENERWEG

Een ander behoorlijk karwei is de ombouw van het kruispunt Viaductweg/Meerssenerweg. Deze klus start in de tweede helft van dit jaar en gaat bijna twee jaar duren. Vanuit het kruispunt worden viaduct-aansluitingen op de tunnel gemaakt. „Dat is nodig om het verkeer straks zo de stad in en uit te laten rijden.” Het is passen en meten om dit alles op deze plek voor elkaar te krijgen. Grote: „Er is heel weinig ruimte, maar we zullen er alles aan doen de doorstroom te waarborgen”.

DAMWANDPLANKEN

Vanuit het Europaplein richting zuiden worden de komende maanden damwandplanken uit de grond getild. Het gaat dan om delen waar de tunnel klaar is. De planken zijn eerder in de grond gegraven voor de bouw, ze fungeren als damwand en houden grond en grondwater tegen. Het uittrillen van de planken is eind maart al over een stuk van honderd meter gebeurd. „Dat voelde en hoorde je wel. Maar de omwonenden waren goed geïnformeerd en we hebben geen klachten gehad via onze Servicelijn.” In totaal worden de komende drie maanden over een lengte van zeshonderd meter damwanden uit de grond getild.

TUNNELTREIN

Deze zomer ‘vertrekt’ vanuit het Europaplein ook de ‘tunneltrain’ in noordelijke richting. Steeds wordt er over een lengte van 24 meter een deel van de dubbellaags tunnel aangelegd. Eerst wordt de vloer gelegd, dan volgt de wand van de onderste tunnelbuis. Vervolgens verrijst de tussenvloer, waarboven dan weer de wand voor het bovenste tunneldeel komt. Daar boven op wordt het dak gelegd. Stapje voor stapje schuift de tunnel dus op richting Geusselt. Een klein stukje is de tunneltrain al naar het zuiden ‘gereden’. Want daar is een stuk van ongeveer vierhonderd meter klaar. „Dat is een geslaagde proefrit geweest.”

PORTRET

Anja Vaessen (65)

Functie: **Communicatiemedewerker Informatiecentrum A2 Maastricht**

werden aangelegd. Elf jaar ben ik daarbij betrokken geweest. Ik heb de deur van het infocentrum in Roermond op slot gedaan en ben vervolgens, in 2008, in Maastricht begonnen. Ik zie hier veel oud collega’s. Dat is leuk! De expertise die ik in Roermond heb opgedaan, kan ik in Maastricht goed gebruiken. Ik doe boekingen, excursies, geef presentaties aan groepen en sta individuele bezoekers te woord. Ik zorg dat het informatiemateriaal up to date is. Ik heb iets met grote projecten. Ik wil graag weten hoe de techniek werkt en hoe het allemaal tot stand komt. Ik werk op dinsdag en woensdag. Dan is het informatiecentrum geopend voor het publiek. Ik wil nog wel even blijven. Dat hebben mijn man en ik zo afgesproken. Hij is inmiddels gepensioneerd en doet vrijwilligerswerk op de dagen dat ik hier ben. Stilzitten is niets voor ons. We reizen en wandelen graag en genieten van onze vijf kleinkinderen. En voorlopig dus van het werk. Dat is er genoeg. Het bezoekersaantal is vergeleken met vorig jaar meer dan verdubbeld.”

GROOTSTE KLUSSEN:

- plaatsen verkeersbrug Scharnerweg
- sloop flats Pres. Rooseveltlaan
- trekken damwanden
- start tunnelbouwtrein
- ombouw kruispunt Viaductweg / Meerssenerweg

GGD houdt vinger aan de pols

A2 ACTUEEL

11

Meestal wordt de GGD ingeschakeld als er iets mis is. Maar bij het project A2 Maastricht is de geneeskundige gezondheidsdienst van de Zuid-Limburgse gemeenten sinds een aantal jaren nauw betrokken bij de planvoorbereiding en -uitvoering. En dat is op zijn minst bijzonder.

Stofoverlast. Geluidshinder. Trillingen. Mensen die vlak bij de plek wonen, waar de dubbellaags tunnel in Maastricht Oost wordt gebouwd, kunnen daar last van krijgen. Vaak zijn er manieren om de hinder zoveel mogelijk te beperken. En die mogelijkheden ziet de GGD. Omdat deze dienst, deskundig op het gebied van gezondheid en milieu, weet wat er gaande is.

„Vaak wordt onze hulp pas ingeroepen als er iets mis is. Hier in Maastricht zijn we pro-actief bezig. We worden van tevoren bij de uitvoering betrokken, als ergens gezondheidsproblemen zouden kunnen optreden. Dat is heel bijzonder. Bij de GGD in bijvoorbeeld de Randstad en Brabant kennen ze dit helemaal niet. Ook uit de rest van het land horen we geluiden dat het hier mooi is geregeld en dat we wellicht een voorbeeldfunctie kunnen hebben”, zegt Sandra Akkermans van de Unit Medische Milieukunde van de GGD Zuid Limburg. Deze unit volgt A2 Maastricht nauwgezet.

GEZONDHEID

De GGD vraagt dus aandacht voor gezondheid rond het project en houdt bijvoorbeeld de luchtkwaliteit in de wijken rond de

tunnelbouw mee in de gaten.

Als er een bepaald werk wordt uitgevoerd dat bijvoorbeeld geluidsoverlast geeft, dan ziet de dienst dit. Vervolgens zorgt ze er samen met het team communicatie voor dat omwonenden tijdig worden ingelicht. Opdat ze er op voorbereid zijn.

Zo hield de GGD vorig jaar, toen bij het Europaplein damwanden werden ingetrild, de vinger aan de pols. De dienst hamerde er op dat deze trillingen voor de direct omwonenden overlast zou geven. En dat zou weer kunnen leiden tot gezondheidsklachten als hoofdpijn of een verminderde concentratie. „Voordat het werk begon, hebben wij de project-organisatie geadviseerd de bewoners van tevoren goed te informeren. Via brieven die huis aan huis werden verspreid. En op informatieavonden, waarbij wij aanwezig zijn als vragen over gezondheid worden verwacht. Zo zorg je voor een bewustwording.”

Ook krijgen omwonenden adviezen. Zoals ramen en deuren sluiten bij stofoverlast. En ventilatioosters vaker schoonmaken. De uitvoerder wordt gevraagd vrachtwagens met gesloten klep te laten rijden. Dit alles neemt de overlast niet helemaal weg, maar kan wel iets helpen, benadrukt de GGD-medewerker.

KLACHTEN

Bewoners kunnen met vragen en klachten over gezondheid bij de GGD terecht. Rechtstreeks of via Servicelijn Maastricht Oost, waar alle klachten en meldingen over A2 binnenkomen. De GGD bekijkt iedere dag of daar zaken bij zitten, die met gezondheid te maken hebben. Het aantal klachten valt mee, wellicht door die intensieve en goede voorlichting, laat Akkermans weten.

„Het zijn er hooguit enkele tientallen per jaar. Maar wij nemen iedere klacht serieus en gaan zo nodig op huisbezoek. Soms gaat onze milieuverpleegkundige mee, zij heeft veel expertise in huis. Je merkt dat mensen deze persoonlijke benadering heel fijn vinden.”

OVERLAST

Sloop van flats. Damwanden plaatsen. Graafwerkzaamheden. De uitvoering van het plan geeft hoe dan ook overlast. Soms moeten omwonenden een tijd dealen met de hinder. De GGD kijkt dan of mensen dit

aan kunnen. „Mensen met longziekten maken zich natuurlijk zorgen om stof die vrijkomt bij bijvoorbeeld sloop. Wij leggen dan uit dat het vooral gaat om grof stof. Ook een klein beetje fijnstof. Maar deze is anders dan de fijnstof uit auto's, die is veel schadelijker.”

Tot nu toe zijn een paar omwonenden verhuisd, maar de meesten willen blijven. Want over een paar jaar is de tunnel klaar en is de overlast voorbij. „En de luchtkwaliteit beter. Daar doen we 't voor”, voegt Sandra Akkermans toe.

PORTRET

Sandra Akkermans (40)

Functie: **Milieugezondheidkundige GGD Zuid Limburg**

mensen me hier zien. Ze spreken je sneller aan, ik krijg meer mee en probeer contacten te leggen daar waar nodig. Ik doe dit nu twee jaar. Het is een beetje pionieren. Ik moet zelf mijn weg vinden en zorgen dat er aandacht is voor gezondheid. Dat zie ik als een uitdaging. Ik doe dit niet alleen. Ik koppel alles terug naar de Unit Medische Milieukunde. Iedere notitie die ik schrijf, gaat naar de unit. Er is volop overleg.

Persoonlijk boeit dit project me ontzettend. Ik kan me goed inleven, want civiele techniek heeft mijn interesse. Misschien wel omdat mijn man in die sector zit. Nee, niet bij de A2. Maar 's avonds aan de keukentafel gaan onze gesprekken regelmatig over damwanden. En mijn oudste zoon van zeven, de jongste is pas vijf, vraagt vaker: mama dat project waar jij voor werkt, wat is dat eigenlijk? Dan leg ik het uit en kijk met hem een uitzending van A2 Actueel op zondagavond. Hij vindt het interessant en ik heel leuk om over te vertellen.”





Ook riolering wordt aangepakt



Maastricht Oost krijgt niet alleen een ondergrondse tunnel en een nieuwe bovengrondse herinrichting, ook de riolering wordt aangepakt. Gigantische buizen met een diameter van soms wel anderhalve meter gaan de grond in. Werkvoorbereider Jeroen Gerits vertelt over dit grote karwei.

Hoe is dat in zijn werk gegaan?

„Medio 2011 zijn we gestart met het aanleggen van nieuwe riolering direct naast de tunnel en in aangrenzende straten. Je moet natuurlijk zorgen dat het hele systeem blijft werken. Je legt dus eerst een stukje nieuwe riolering aan en haalt vervolgens een deel van de oude weg. We werken steeds in

die er lag was niet heel slecht en als die tunnel niet zou worden aangelegd, had de gemeente wellicht een paar jaar gewacht. Maar als je dan toch bezig bent, is het praktisch en ook financieel gezien beter om het in één keer op te knappen.”

Is dit alles een grote klus?

„Op dit vlak is het een van de grotere in Nederland. We pakken in één doorlopende periode één groot stuk aan. Er wordt acht kilometer hoofdriolering vernieuwd. Dat zijn soms buizen met een doorsnee van wel anderhalve meter. En daarbij worden nog tal van kleinere leidingen vervangen. Al bij al toch een klus van een paar miljoen. Maar die nieuwe riolering gaat zeker een halve eeuw mee.”

De capaciteit is ook vergroot?

„Klopt. Vooral aan de oostkant, dus in een deel van de wijken Scharn en bijvoorbeeld Wittevrouwenveld. Dit gebied moet de capaciteit, die eerst onder de N2 lag, overnemen. Daarbij komt er straks op de tunnel vastgoed en dat afvalwater wordt ook via de oostkant verwerkt. Evenals het water dat bij de tunnelmonden wordt opgevangen.”

Dus de meeste overlast is aan de oostzijde van het tracé?

„Ja, omdat daar de hoofdriolering is geplaatst. Aan de westzijde zijn maar een paar kleine leidingen verlegd en of vernieuwd. De mensen aan de oostkant hebben het meeste overlast gehad, want complete straten hebben

vele weken open gelegen. Mensen die er woonden zijn een tijd moeilijk bereikbaar geweest. We hebben geprobeerd de buurt zo optimaal mogelijk te informeren en er alles aan gedaan om binnen de planning te blijven. Dat is vrij goed gelukt. Maar hinder is er zeker geweest.”

Er is duurzaam gewerkt?

„Voor ongeveer de helft hebben we dat kunnen doen. In het oostelijk deel zijn op een stuk twee hoofdbuizen gelegd. Een voor het hemelwater en een voor het echte vuile water. Die eerste buis is lek en laat het water infiltreren in de bodem, dat is schoon water en gaat zijn natuurlijke weg. Het afvalwater uit woningen en bedrijven gaat via de tweede buis naar de zuiveringsinstallatie. Die heeft dus minder capaciteit nodig doordat je het water scheidt. Zo kost het minder geld.”

Hoe ver zijn jullie?

„De klus is nu voor negentig procent geklaard. De tien procent die overblijft, zijn bijvoorbeeld buizen die straks over de tunnel lopen, van de west- naar de oostkant, waar de hoofdriolering ligt. Die buizen kun je natuurlijk pas definitief aanleggen – nu werken we daar met een tijdelijke riolering – als de tunnel ook helemaal klaar is. Dat zal eind 2017 zijn.”

Geen vertraging?

„Nee, in wezen niet. Er is de afgelopen anderhalf tot twee jaar continue door tien tot vijftien man aan de riolering gewerkt. Alles is redelijk volgens schema verlopen. Misschien dat het op stukjes af en toe wat langer geduurd heeft. Maar de bouw van de tunnel heeft zeker geen vertraging opgelopen.”

PORTRET

Nathalie Willems (33)

Functie: **Schoonmaakhulp A2 Maastricht**



„Het is leuk hier. Iedereen groet je. Als er iemand jarig is, krijg ik ook altijd een stukje vlaai. Ik moet zeggen: de mensen zijn heel aardig. Ik werk sinds juli vorig jaar 36 uur per week als schoonmaakster voor A2 Maastricht. Sommigen noemen dat interieurverzorgster. Ik niet, schrijf maar gewoon schoonmaakster, want dat is wat ik ben. In mijn eentje poets ik alle kantoren van medewerkers van A2 Maastricht in Geusselt. Alleen op vrijdagmiddag krijg ik hulp. Ik stofzuig, maak bureaus en het sanitair schoon, ledig prullenbakken en sorteer oud papier. Het is best veel werk want het is hier heel groot. Ik werk volgens een bepaald schema, daarom lukt het wel. Ik hoef ook niet alles iedere dag te doen. Het sanitair natuurlijk wel. Ik vind dit heel fijn werk. Het is leuk en afwisselend. Ik ben altijd schoonmaakster geweest. Hiervoor heb ik een tijd op de muziekschool gewerkt. Daar maakte ik vaker lege lokalen schoon. Hier zit ik altijd

tussen de mensen, dat is heel prettig. En gezellig. Als er tijd is, maak ik een praatje. Ik vind het ook interessant om iets mee te krijgen van het hele project. Ik hoor de mensen er over praten en ik sta wel eens stil bij de maquette in het informatiecentrum om alles te bekijken. Ik sta iedere ochtend om kwart voor zes op. Om half acht begin ik op kantoor. Ik woon in Maastricht en kom meestal met de brommer. Mijn man zorgt dat thuis alles loopt. Hij zorgt voor onze kinderen van elf en negen. Ze zitten op het speciaal onderwijs. Hij moet ze dagelijks naar school brengen en ophalen. Ik kan dat niet want ik heb geen rijbewijs. De werktijden zijn voor mij ideaal. Ik ben altijd tussen half drie en vier uur klaar. Dan kan ik thuis ook nog wat doen. Ik werk voor een bedrijf dat te maken heeft met MTB-Maastricht. Ik word dus ingehuurd. Mijn contract loopt op 1 januari 2014 af. Ik hoop dat ze me laten blijven, want ik zit hier echt op mijn plek.”



Waarom deze klus?

„Waar nu de tunnel wordt gebouwd, dus onder de N2, lagen een heleboel rioleringsbuizen. Ook de hoofdriolering, waar het afvalwater uit aanpalende wijken in terecht kwam en vervolgens naar de zuivering ging. Voor de tunnelbouw moest het hele tracé tussen het Europaplein en de Geusselt leidingvrij worden gemaakt.”

stukken. Je kunt het niet in een keer oppakken.”

Is er meer aangepakt dan alleen het gebied onder de tunnel?

„Ja, de gemeente heeft in Maastricht Oost een deel van de riolering, dichtbij de bouwkuip, laten opwaarderen naar de maatstaven van nu. Kijk, de riolering

PORTRET

Jan Franck (61)

Functie: **Uitvoerder Avenue2**

Plan ladders in. Zorg dat alle materialen besteld worden. Los problemen op. Vanuit de keet hou ik dagelijks contacten met diverse disciplines binnen het project. Rond half zes sta ik altijd op. Mijn lieve vrouw, met wie ik al 38 jaar getrouwd ben, gaat er dan ook uit. Als ik heb gedoucht, staat de koffie altijd klaar. Ik woon in Spaubeek en ben iedere werkdag om half zeven hier. Om zeven uur komen de mannen binnen. Dan bespreken we wat we die dag doen. Vanaf mijn zeventiende werk ik al in de bouw. Door de crisis kwam ik twee jaar geleden op straat te staan. Ik heb me suf gesolliciteerd, vanwege mijn leeftijd kwam ik nergens aan de bak. Anderhalf jaar geleden hoorde ik via via van deze vacature. Ik heb direct gereageerd en kon gelukkig aan de slag. ‘Mijn werk’ is in feite eind 2014 klaar. Ik hoop dat er dan binnen dit project een baan is die me past. Ik ben dan wel 62,5 maar te jong om thuis te zitten. Dit is een schitterend karwei. Als straks alles klaar is, ga ik zeker met vrouw, kinderen en kleinkinderen kijken. Dan zal ik zeggen: Hier heeft opa aan mee mogen werken.”





Natascha Bojawal (38)

Functie: **Projectsecretaresse**
Avenue2

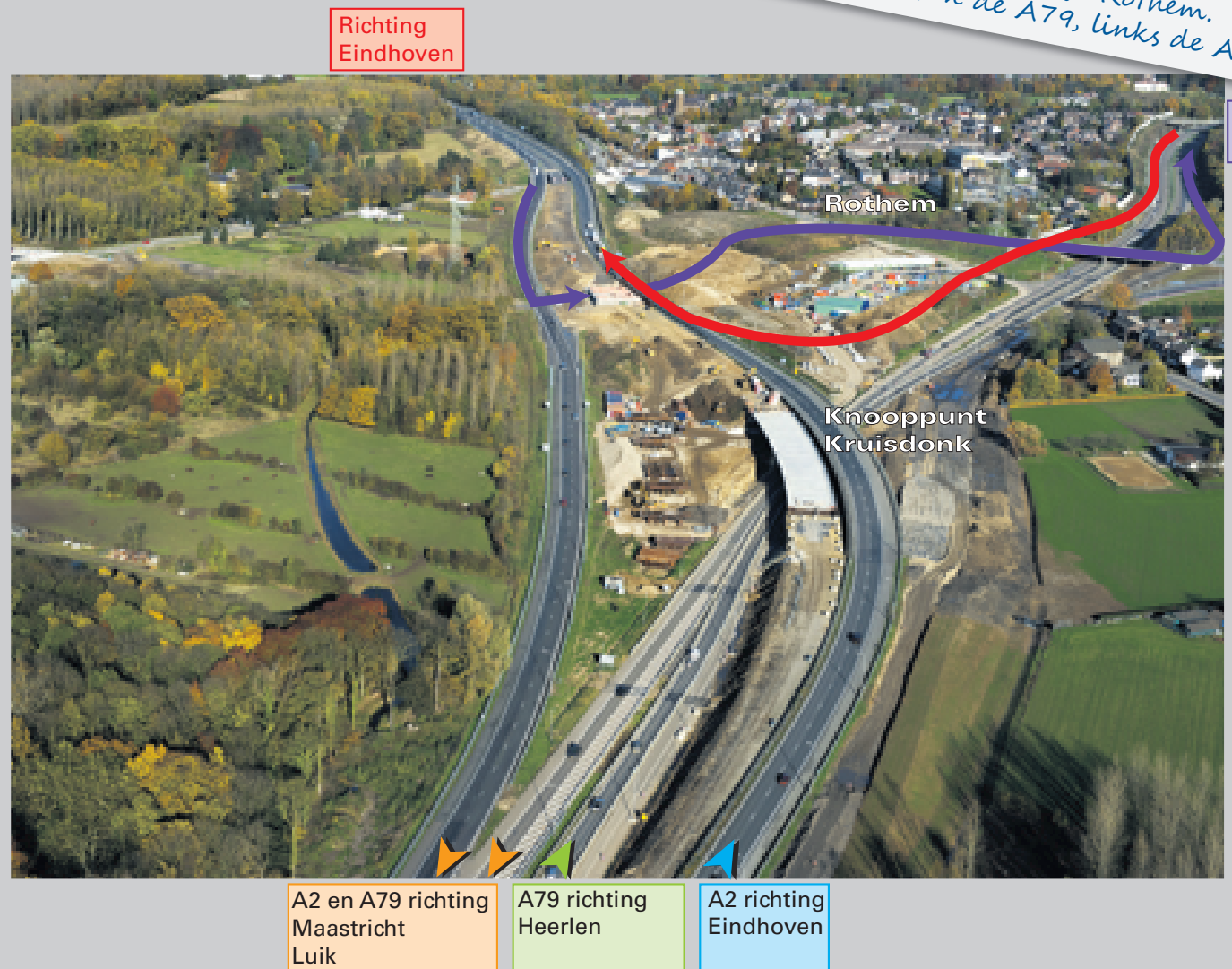
Spin in het web. Het visitekaartje van het bedrijf. De moeder aller mensen. Zo zien veel collega's mij. En zo voel ik het ook. Al werken hier zeker 270 mensen, het is net één grote familie. Dat is eigenlijk heel knap, want voor dit karwei zijn mensen van verschillende bedrijven bijeen gezet. Samen moeten we deze klus klaren. De collega's zijn trots dat ze aan zo'n groot project kunnen meewerken. Het is een hecht team. Ik ken iedereen en iedereen kent mij. Toen mijn vader vorig jaar overleed was er onvoorstelbaar veel medeleven. Ik zeg altijd: hier werken allemaal lieve mensen. Er is geen onderscheid, geen hiërarchie, iedereen is gelijk. Ik ben projectsecretaresse en heb in 2011 de deur van dit kantoor in de Geusselt opengemaakt. Toen werkte er nog maar een klein clubje mensen, 35 man. Voornamelijk werkvoorbereiders. Ik werk fulltime. Begin iedere dag om zeven uur, want dan zijn de werkvoorbereiders er ook en er moet iemand hier zijn. Ik ben een vraagbaak voor iedereen. Zorg dat alles op kantoor loopt. Als er een printer stuk is, regel ik dat die wordt gemaakt. Ik neem de meterstanden op. Doe hotelboekingen voor mensen die hier moeten zijn. Ben ook receptioniste, zie dus iedereen binnenkomen. Dit is een heel veelzijdige baan, geen dag is hetzelfde.

's Avonds lig ik er op tijd in want iedere ochtend om half zes gaat de wekker. Ik woon in het Belgische Bree en dat is drie kwartier rijden van hier. Mijn vriend vindt het niet erg, die duikt gewoon ook vroeg in bed. Eigenlijk zijn dit voor mij ideale werktijden, want ik ben altijd op tijd thuis en kan dan met mijn paarden werken. Ik heb Arabische volbloedpaarden en bezoek graag exterieurshows met mijn paarden. Dit paardenras is mijn passie.

Ik kom uit Epe op de Veluwe. De liefde heeft me hier gebracht. Limburg bevalt goed. De omgeving, het Heuvelland, is prachtig. En Maastricht een heel mooie oude, warme stad. Alleen die kinderkopjes, die zijn vrouwonvriendelijk want je kunt er met hakken moeilijk lopen. Maar verder... Ik voel me hier als een vis in het water."

Snelwegen op elkaar aangesloten

Vanaf de A2 rechtstreeks naar A79. En vice versa. Dat kan straks allemaal. Het werk ervoor is bij knooppunt Kruisdonk in volle gang.



Luchtfoto knooppunt Kruisdonk gezien vanuit Valkenburg - Heerlen. De A2 (rechts) en de A79 (midden) komen samen om verderop in de tunnel te verdwijnen

Vanaf de A2 rechtstreeks naar A79. En vice versa. Dat kan straks allemaal. Het werk ervoor is bij knooppunt Kruisdonk in volle gang.

Nu is het nogal omslachtig, om van de A2 (vanuit richting Eindhoven) bij Kruisdonk voor Maastricht op de A79 (Heerlen/Aken) te komen. Dat kan alleen via omliggende dorpen. In 2014 verandert dit. Dan is de rechtstreekse verbinding klaar. Dat is niet alleen gunstig voor een betere doorstroom van het verkeer, het bespaart de automobilist ook nog eens een hoop tijd. Waar komen die aansluitingen nu precies? Op de A2 is bij het dorp Rothem (gemeente Meerssen) een gloednieuw viaduct (naast de twee bestaande viaducten) aangelegd.

Dit viaduct wordt een nieuwe afrit. Onderaan de afrit ga je linksaf richting A79 (en rechtsaf komt een rechtstreekse weg naar de Beatrixhaven) via een (lus)weg die nog aangelegd moet worden. Andersom – van A79 naar A2 – verrijst een directe verbinding via de bestaande afrit Amby/Rothem. Aan het eind van die afrit wordt een nieuwe weg aangelegd, die via een lus op de A2 in noordelijke richting uit komt. Hiermee is de volledige verknoping van A2 en A79 een feit en zijn alle verkeersbewegingen mogelijk. Het Maastrichtse bedrijventerrein Beatrixhaven wordt dadelijk dus ook beter ontsloten. Datzelfde geldt voor de wijk Amby en het dorp Rothem. Althans komende vanuit de zuidelijke richting (want aan de andere zijde is er al een afrit Amby/Rothem). Bij het huidige viaduct over de A79 bij Amby komt de nieuwe afslag, waardoor automobilisten straks niet meer via de Terblijterweg hoeven te rijden. De herinrichting van Kruisdonk is, volgens de huidige planning, in 2014 helemaal klaar.

Luchtfoto knooppunt Kruisdonk gezien vanuit Maastricht. Op de achtergrond het plaatsje Rothem. Rechts daarvan de A79, links de A2.

Richting
Heerlen

Richting
Eindhoven

A2 en A79 richting
Maastricht
Luik

A79 richting
Heerlen

A2 richting
Eindhoven

Deel tunnel open voor publiek



De open dag vorig jaar trok veel publiek

m2stricht

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
 Totaal Europees verspreidingsfonds (TIEF)

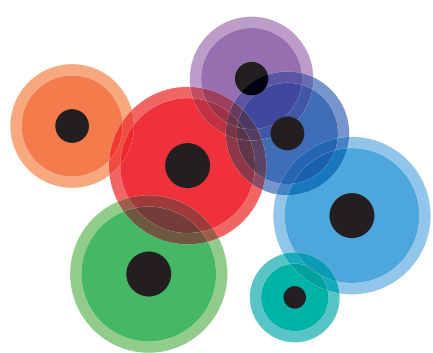
In deze publicatie wordt slechts de mening van de auteur weergegeven. De Europese Unie is niet aansprakelijk voor het gebruik dat eventueel wordt gemaakt van de informatie in deze publicatie.

Een deel van de A2-tunnel is op zaterdag 1 juni, tijdens de landelijke Dag van de Bouw, geopend voor publiek. Mensen kunnen dan door zowel de onderste als de bovenste tunnelbuis lopen, bij het Europaplein waar ongeveer zevenhonderd meter van de ondergrondse A2 gereed is.

In de tunnel wordt door specialisten en bouwvakkers uitleg gegeven over de verschillende stappen in het bouwproces. Vorig jaar opende het project ook een dag de hekken voor het publiek. Dat was de eerste keer dat Avenue2 en Projectbureau meededen aan de landelijke Dag van de

Bouw. Dit bleek meteen een groot succes want liefst 5500 bezoekers kwamen er op af. De open dag wordt van 10.00 tot 16.00 uur gehouden en is voor iedereen toegankelijk. Vooraf aanmelden is niet nodig. Meer praktische informatie vindt u binnenkort op A2maastricht.nl

‘Maastricht Culturele Hoofdstad’ ziet A2-project als Europees voorbeeld



Ook op cultureel gebied zijn Maastricht en regio volop in beweging. Samen werken ze eraan om Culturele Hoofdstad van Europa 2018 te worden. Dit jaarlijkse kunstevenement wil het Europese culturele erfgoed laten zien, zodat Europeanen elkaar beter leren kennen en begrijpen. Maastricht, Eindhoven en Leeuwarden zijn nog in de race voor de titel. Dit najaar is de finale. Zakelijk directeur van Via2018, Huub Smeets, volgt de uitvoering van A2 Maastricht op de voet.

„Wij rekenen erop dat de werkzaamheden aan de A2-tunnel in Maastricht begin 2017 klaar zijn. Het project A2 Maastricht zien wij als een Europees voorbeeldproject samen met het Rio-project in Madrid vanwege haar hoge kwaliteitsambitie gekoppeld aan de openbare ruimte. In beide projecten heeft West 8, het internationale bureau voor stedenbouw en landschapsarchitectuur, baanbrekend werk verricht om een infrastructureel project bovengronds te koppelen aan een aantrekkelijk verblijfsklimaat.”

„Wanneer Maastricht samen met de Euregio Maas-Rijn Culturele Hoofdstad wordt in 2017, zullen meteen twee grote evenementen plaatsvinden: één gericht op een internationaal congres rond het thema stedelijke infrastructuur en openbare ruimte en een ander groot evenement voor de buurten. Daarna, in 2018 en 2019, zal de Culturele Hoofdstad-organisatie in het A2-gebied regelmatig blijven programmeren, met verrassende oplossingen voor de dan nog niet ingevulde ruimtes langs het traject.”



„Ik ben geen specialist of manager. Ik verbind. Ik fungeer als intermediair tussen partijen die betrokken zijn bij dit project. Ze hebben immers allemaal hun belangen. Wat dit concreet betekent? Bijvoorbeeld, de N2 (autoweg door Maastricht) moet deels verlegd worden voor de tunnelbouw. Rijkswaterstaat ziet het liefst dat deze klus in de avond- en nachturen wordt geklaard. Want dan heeft het verkeer het minste last. Een goede doorstroom is prioriteit voor Rijkswaterstaat. Maar de gemeente Maastricht kijkt naar haar bewoners en stelt de vraag: is de geluidsoverlast wel acceptabel? De belangen kunnen dus tegenstrijdig zijn. Aan mij de taak dit alles zodanig te bespelen dat er een oplossing komt, die door alle partijen wordt gedragen. Vervolgens zorg ik er samen met Avenue2 voor dat het bedachte plan bij de afdeling communicatie terecht komt. Communicatie regelt dan dat weggebruikers, omwonenden en andere betrokkenen worden geïnformeerd. Ik heb vooral een kantoorbaan. Zit 's ochtends om half acht achter mijn bureau en begin de

PORTRET

Maurice Debougnoux (40)

Functie: **Adviseur Omgeving Rijkswaterstaat**

werkdag met het doorakkeren van de mail. Verder heb ik veel telefonisch overleg en regelmatig vergaderingen. Ik schuif altijd aan bij het wegbeheerders-overleg, waar Avenue2, Rijkswaterstaat, gemeente, politie en het projectbureau A2 Maastricht in zitten. Hier praten ze over wat in een bepaalde fase gedaan moet worden en hoe dit is af te stemmen op (en met) de omgeving. Daar speel ik dus een rol in. Sinds mijn studie HTS Civiele Techniek werk ik voor Rijkswaterstaat. Nu ben ik als het ware uitgeleend aan het projectbureau A2 Maastricht, de opdrachtgever. Op mijn kantoor zitten ook mensen van de gemeente. Ik kan in andersmans keuken kijken en zie dit als een verrijking. Vanaf 2008 ben ik hierbij betrokken en heb veel ervaring kunnen opdoen bij dit innovatieve project. Deze baan is goed te combineren met mijn gezin. Ik werk vier dagen. Dus zie ik mijn kinderen van vijf en drie veel. En kan ik meehelpen op de paardenhouderij die ik samen met mijn vrouw, bij ons huis in Bunde, run. Zij doet dat full time. Voor mij is het hobby. Echt ontspanning.”

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** (servicelijnmaastrichttoost@maastricht.nl). En natuurlijk zijn alle ontwikkelingen te volgen op **twitter**: [@A2_Maastricht](https://twitter.com/A2_Maastricht).

E-bike Event

Maastricht 2013

Zondag 12 mei / 10.00 – 16.00 uur
Club Pellikaan / Dousbergweg 4

Test zelf de nieuwste e-bikes

Heel veel voordeel op het e-bike event!

- Test gratis de nieuwste e-bikes op de Dousberg
- Tot € 700,- voordeel bij aanschaf van een e-bike
- Activiteiten voor de kinderen
- Speciale moederdagverrassing!

**Komop!
de fiets**



*Ik ben Guy Vluggen. En ik fiets.
Naar mijn werk. Als ik boodschappen moet
halen. Maar ook in mijn vrije tijd. Fietsen is
goedkoop. Het is gemakkelijk. En bovendien
gezond. Ik daag je uit om ook te gaan fietsen
Volg me! FB/guyvluggen - TW/guyvluggen*

komopdefiets.nl



SAMEN HOUDEN WE
MAASTRICHT-BEREIKBAAR.nl

Het e-bike event is een initiatief van Beter Benutten Maastricht-Bereikbaar en rijwielhandelaren uit Maastricht e.o, in samenwerking met onder meer:

