



Werk met werk maken boven de snelweg

In de MIRT-projectenboeken valt te lezen dat het ruimtelijk domein bij uitstek geschikt is voor het creëren van meerwaarde door allerlei uiteenlopende maar samenhangende belangen ook echt te verbinden in concrete projecten. Maar hoe pakt dat in de praktijk uit? ROM volgt het project A2 in Maastricht op de voet om op die vraag een antwoord te geven. In het geval van de ondertunneling van de A2 in Maastricht gaat men heel ver door niet alleen de infrastructuur te koppelen aan gebiedsontwikkeling maar ook sociale ontwikkeling erbij te betrekken. Het project laat zien dat integratie van opgaven, procedures en belangen kansen biedt voor meerwaardecreatie, ook buiten het ruimtelijke domein.

Sloopwerkzaamheden voor de aanleg van de A2

Beeld Projectbureau A2
Maastricht

In het project A2 Maastricht werd al ruim voor de introductie van het MIRT gewerkt aan het afstemmen van de infrastructurele en ruimtelijke opgaven. Na jarenlange voorbereiding werd in 2007 de uitvoering van de A2 Maastricht gegund aan het consortium Avenue2. Dit consortium won de aanbestedingsprocedure met een plan waarin de A2 werd gedoopt tot de Groene Loper. Bereikbaarheid, leefbaarheid en ontwikkeling van sociale projecten zijn in het prijswinnende plan samengebracht.

Inmiddels wordt gebouwd aan de eoducten over de A2 en A79 en worden de voorbereidingen getroffen voor de ondertunneling van een deel van de A2 in de stad Maastricht. Daarnaast heeft het sociale werkgelegenheidsproject – de A2 School – de eerste mensen afgeleverd die bijdragen aan de vele bouwactiviteiten in het kader van het project. Dit artikel belicht de aanpak bij het integreren van opgaven, procedures en belangen.

Meervoudige integratie

De aanzet voor integrale gebiedsontwikkeling werd gegeven door het programma van eisen voor de aanbesteding. In hun voorstellen zijn de verschillende consortia verder gegaan dan in het programma van eisen werd voorgesteld. De slogan van het winnende Avenue2 consortium was: één plan voor stad en snelweg. De voornaamste onderdelen van het plan de Groene Loper zijn:

1. Een groen, recreatief lint (de Groene Loper) voor fietsers en voetgangers dat zich van Vaeshartelt naar Céramique door de stad slingert;
2. Een tunnel tussen knooppunten Geusselt en Europaplein met daarbovenop een rustige, sociaal veilige parklaan, alleen voor bestemmingsverkeer;
3. Veel verkeerscapaciteit onder de grond: een gestapelde tunnel met 2x2 tunnelbuizen over een lengte van 2,3 kilometer;



4. Volledige verknoping van A2 en A79;
5. Nieuwe verbindingsweg tussen A2/A79 en bedrijventerrein Beatrixhaven;
6. Een vastgoedplan met allure en flexibiliteit dat aansluit bij de aanwezige kwaliteit van de omgeving;
7. Behoud van de Gemeenteflat aan het Koningsplein;
8. Groen beboste stadsentrees Hertog van Brabant (Geusselt) en Prinsbisschop van Luik (Europaplein);
9. De Landgoederenzone wordt gerevitaliseerd en bereikbaar gemaakt via een markante fietsbrug over de A2;
10. Duurzame, toekomstvaste oplossing van de lucht- en geluidsproblematiek, o.a. door de lange tunnel en de versprongen tunnelmonden;

11. Impuls voor de lokale werkgelegenheid, de A2 School. Naast het opnemen van integrale gebiedsontwikkeling in de aanbestedingsprocedure werden ook de wettelijke procedures geïntegreerd. Er is gekozen voor een gecombineerde aanpak van Tracé/MER procedure, ruimtelijke ordeningsprocedure, en aanbestedingsprocedure. Deze gecombineerde aanpak kent een fase die voorafging aan de aanbesteding en een fase naderhand:

- Fase 1 (juni 2004 – juni 2006): eerste fase wettelijke procedures;
- Fase 2 (juni 2006 – juli 2009): aanbesteding/ontwerp-wedstrijd;



Dwarsdoorsnede tunnelbuizen

- Fase 3 (juli 2009 en verder): tweede fase wettelijke procedures.

Het project heeft profijt gehad van de in het kabinet Balkenende IV geïntroduceerde Crisis- en herstelwet. De A2 Maastricht werd onderdeel van de lijst met projecten die onder de wet vallen. Een van de mogelijkheden was vervolgens om een verkorte procedure te gebruiken voor de Tracéwet.

Enthousiasme en geloof in kansen uitstralen

Riette Winkens is projecttrekker A2 School. Ze geldt als de verbindende kracht tussen gemeente, bouwbedrijven, UWV/CWI en provincie. ROm legde haar een aantal vragen voor over het verbinden van belangen, de hobbels onderweg en de resultaten tot dusver. Hoe kijken de marktpartners in het consortium inmiddels aan tegen dit project?

‘In april hebben wij als A2school een uitgebreide presentatie gegeven aan de verschillende projectleiders binnen het consortium. Onze ervaring is dat zij zich na deze presentatie een veel betere voorstelling kunnen maken van wat de A2 school kan. De directie en de desbetreffende p en o willen graag de afspraken waarmaken, zoals in convenant zijn vastgelegd. Bij de projectleiders is het nog vaak een ver van mijn bed verhaal en hebben we zeker de steun van p en o van het consortium nodig. Wij gaan er vanuit dat dit verbetert als wij rond oktober onze intrek nemen in het kantoorpand van Avenu2 aan de Geusselt.’

In het artikel wordt gesproken over het nodige incasserings- en doorzettingsvermogen. Kunt u een voorbeeld geven van de manier waarop dat op de proef is gesteld tijdens dit eerste jaar en hoe u de voorliggende ‘problemen’ heeft aangepakt? ‘Dat doorzettings- en incasseringsvermogen heeft met name

te maken met het wegnemen van weerstanden. Heel vaak kregen wij als antwoord van de consultants van de sociale dienst dat zij de beoogde deelnemers niet in hun bestanden hadden. Met ruim drieduizend werkzoekende in de bakken van de gemeente klinkt het natuurlijk vreemd dat er ontzettend veel moeite gedaan moest worden om aan deelnemers voor het eerste infraproject te komen. Dit heeft enerzijds te maken met de “slechte kwaliteit” van het bestand, en anderzijds met het niet goed kennen van het bestand, niet beschikken over de juiste vaardigheden om cliënten te stimuleren en enthousiasmeren. Door zelf als projectleiding enthousiast zijn, te blijven geloven in kansen en het blijven prikkelen van consultants, directie en bestuur zijn we erin geslaagd voldoende deelnemers te vinden.

We hebben er veel last van dat de consultants en het netwerk het heel moeilijk vinden dat we relatief gezien nog weinig concrete vacatures hebben, omdat het werk nu pas echt begint. Aangezien de A2school met hoge verwachtingen in de publiciteit is gebracht, horen we vaak “die A2school heeft niet eens vacatures”, “ze hebben geen planning” enz. Door iedere keer weer opnieuw enthousiast uit te leggen hoe zo’n grootschalig project verloopt. Door zelf positief te blijven, door succesverhalen te vertellen lukt het ons deze weerstand

Stakeholders en belangen

Het besluitvormingsproces is geleid door het Projectbureau A2 Maastricht. De eerste wettelijke procedures en aanbesteding zijn door hen georganiseerd in opdracht van de Stuurgroep A2 (Ministerie I&M, Gemeente Maastricht, Gemeente Meerssen en Provincie Limburg). Naast de bundeling van de publieke belangen is veel aandacht besteed aan het betrekken van andere stakeholders. Zo is op initiatief van het projectbureau een buurtenplatform voor de omwonenden en een bedrijvenplatform voor omliggende bedrijven opgericht. Hierbij is de GGD Zuid-Limburg betrokken om de bewoners te informeren over de gezondheidsaspecten van de aanleg en daadwerkelijke aanwezigheid van de ondergrondse A2.

De woningcorporaties concentreren zich vooral op bouwontwikkelingen in Maastricht-Oost. Begin april 2007 hebben de gemeente Maastricht en de woningcorporaties Maasvallei, Servatius en Woonpunt het convenant 'Gebiedsontwikkeling Maastricht-Noordoost' ondertekend. Het doel is een integrale herstructurering van de vier genoemde GroteStedenBeleid-buurten Limmel, Nazereth, Wittevrouwenveld en Wijckerpoort. Hierbij wordt ingezet op een maximale afstemming met het project A2 Maastricht.

grotendeels weg te nemen. Tevens is het heel belangrijk dat de partners van de A2school onderling goed communiceren en zorgen dat er geen ruis op de lijn ontstaat.'

Zijn de eerste acht 'geslaagden' inmiddels aan de slag? 'Van de acht deelnemers is er een afgefallen. De overige zeven hebben allemaal hun diploma Infra medewerker niveau 1 behaald. Drie deelnemers gaan in september een vervolgopleiding volgen op niveau2. Ze hebben alle drie een betaalde leerarbeidsovereenkomst. De overige vier hebben een betaalde baan.'

Hoe gaat dit project verder? Is er een nieuwe lichte uitkeringsgerechtigden? Wat doet u met de belangstelling uit de rest van het land?

'Momenteel zijn we druk bezig met de voorbereidingen van een nieuw Infraproject waarmee we in september starten. Afhankelijk van de vraag gaan we ook andere opleidingsprojecten opzetten. Er is veel belangstelling voor het project zowel binnen als buiten de provincie. Wij zijn een groot voorstander van kennis delen en proberen deze belangstellenden dan ook uitvoerig te informeren.'



Tracé A2 Maastricht
Beeld Projectbureau A2
Maastricht

Luchtkwaliteit

Om het project te kunnen uitvoeren, is het noodzakelijk om woningen te slopen. Er zijn daarvoor de afgelopen tijd al veel panden aangekocht. Een aantal van 19 appartementen, van de in totaal 410, moest in juli 2011 nog worden verworven.

Het besluitvormingsproces heeft met name op het dossier luchtkwaliteit te maken met vragen vanuit het A2 buurtenplatform. Omwonenden, onder meer verenigd in Wijckerpoort Actief, zijn bezorgd over de uitstoot bij de tunnelmonden. Actiegroep Klaor Loch (Schone Lucht) twijfelde aan de gemaakte berekeningen over uitstoot bij de tunnelmonden. De omwonenden en de actiegroep hebben een voorstel ingediend voor aanvullende maatregelen, met tunnelfiltering. Deze maatregelen komen bovenop de wettelijke eisen. Op dit moment is er nog geen duidelijkheid over de vraag of dit voorstel ook wordt aangenomen door de stuurgroep.

Een ander aandachtspunt voor de stuurgroep en het projectbureau is of de tunnel wel kan voldoen aan de eisen →→

voor tunnelveiligheid. Dit naar aanleiding van de dossiers over tunnelveiligheid bij de A2 Utrecht en de A73 in Noord-Limburg. Voorlopig voldoet de tunnel aan alle eisen.

Verdieping

De projectorganisatie heeft bewust gekozen voor een brede integrale aanpak. Reeds in de voorbereidingen werden de betrokken publieke partijen samengebracht, zijn de procedures geïntegreerd en werd in de aanbesteding ingezet op een combinatie van opgaven. Deze aanpak heeft geleid tot de selectie van het plan de Groene Loper, dat ook daadwerkelijk de infrastructurele opgave verbindt met andere ruimtelijke opgaven zoals groen en kantoren, en de sociale ontwikkelingen.

Vanuit het MIRT gedachtegoed heerst de overtuiging dat het koppelen van opgaven voor infrastructuur en ruimtelijke ontwikkelingen resulteert in snellere en slimmere infrastructuurontwikkeling. Echter, zoals we al eerder in ROm constateerden, is er nog maar weinig kennis over

welke beleid- en managementactiviteiten bijdragen aan het succes en falen van projecten, inclusief de vraag of koppeling daadwerkelijk leidt tot 'betere' infrastructuurontwikkeling. Voor het totale A2 project zijn we ook nog niet zover. Om meer concreet zicht te krijgen op de succesfactoren die ertoe hebben bijgedragen dat opgaven, procedures en belangen daadwerkelijk zijn verbonden en tot uiting kwamen in het plan de Groene Loper, is een verdiepende studie noodzakelijk. Voor een onderdeel van het plan de A2 School hebben we wel alvast een verdiepingslag aangebracht.

↑ **Marcel van Gils** m.vangils@strategy-academy.org
docent & onderzoeker in strategie, Strategy Academy
Stefan Verweij en Lasse Gerrits, resp. promovendus en universitair docent bestuurskunde Erasmus Universiteit Rotterdam

Van A2 passage tot groene loper

In het begin van de jaren '60 werd de A2 Passage als stadsboulevard aangelegd en vormt het vanaf dat moment een fysieke scheiding tussen de stadswijk Wijck en het stadscentrum. Naast een fysieke barrière is de A2 in Maastricht ook een zeer filegevoelige stadsdoorgang die – door een drietal stoplichten op belangrijke kruispunten met de N278 (knooppunt Europaplein) en de A79 – met name in vakantieperiodes volloopt met lange rijen auto's. Wat in de jaren '60 werd aangelegd als een stadsboulevard werd al snel een autoriool en al in de jaren '80 van de vorige eeuw voerde Rijkswaterstaat een studie uit naar omlegging om de stad. Op dat moment werd er echter geen Rijksbudget beschikbaar gesteld. Ook na een uitgebreide Tracé/MER-procedure tussen 1992 en 1995 was de conclusie dat de traverse diende te worden aangepakt, maar weer werd er geen budget vrijgemaakt.

De Provincie Limburg en Gemeente Maastricht gingen daarom op zoek naar alternatieve financieringsvormen. Zodoende kwam het thema tolheffing op de agenda, maar het politieke draagvlak hiervoor ontbrak in Den Haag. De Maastrichtse gemeenteraad nam vervolgens in april 2000 een, zo bleek later, beslissende stap. Er werd een rapport opgesteld om de A2 Passage aan te pakken, met de titel: 'Maastricht raakt de weg kwijt'. Het rapport werd opgesteld in samenwerking met de gemeenten Maastricht en Meerssen, de Provincie Limburg en Rijkswaterstaat. In 2003 kwamen de partijen na onderhandelingen tot een

gezamenlijk bestuursakkoord. Een van de doelstellingen in dit akkoord betrof het samenstellen van 'een integraal en duurzaam pakket van maatregelen op het gebied van infrastructuur en gebiedsontwikkeling, gericht op het garanderen van de doorstroming op de A2 en het verbeteren van de bereikbaarheid en de kwaliteit van de leefomgeving van Maastricht en de regio.'

In het aanvullende bestuurlijk akkoord van februari 2006 is een projectbudget van 631,3 miljoen euro vastgesteld. Dit bestond uit 499 miljoen euro van het Rijk, €87,7 miljoen euro van de gemeente Maastricht, €1 miljoen euro van de gemeente Meerssen en €43,6 miljoen euro van de provincie Limburg. Het project A2 Maastricht is eind 2006 Europees aanbesteed volgens het principe van de concurrentiegerichte dialoog. Op basis van een (globaal) programma van eisen, plangebiedomschrijving en het budget zijn bouwondernemingen gevraagd om tot de beste totaaloplossing te komen voor: verkeerskundige projectonderdelen (infrastructuur), milieu én stedenbouwkundige onderdelen (vastgoed), nauwkeurig afgestemd op de omgeving. Uiteindelijk zijn er vijf consortia geselecteerd die een voorstel mochten uitbrengen. Na een aanbestedingstraject van ruim 2 jaar is in juli 2009 het Consortium Avenue2 – bestaande uit Strukton, Ballast Nedam, Arcadis en Concise – tot winnaar uitgeroepen. Met dit gunningbesluit wordt gekozen voor het plan de 'Groene Loper'.