



> RETOURADRES Postbus 1992, 6201 BZ Maastricht

BEZOEKADRES
Mosae Forum 10
6211 DW Maastricht

Aan de dames en heren,
leden van de gemeenteraad

POSTADRES
Postbus 1992
6201 BZ Maastricht

ONDERWERP
Planning en Voortgang A2 Project

DATUM
19 juli 2016
verzonden 19-07-2016

BIJLAGEN
--

BEHANDELD DOOR
Nicole Janssen

TELEFOONNUMMER
043 - 351 6329

ONZE REFERENTIE
MA2STRICHT2-#92572
2016-23903

E-MAILADRES
njanssen@A2maastricht.nl

FAXNUMMER
043 - 351 6316

UW REFERENTIE
--

Geachte raadsleden,

In aansluiting op Uw werkbezoek aan en gegeven toelichting op het Project A2Maastricht van 14 juli jl. bij deze de toegezegde informatiebrief.

De realisatie van het Project A2 Maastricht kent in het lopende jaar 2016 met een overloop naar 2017 ingevolge de geldende planning een cruciaal moment te weten de stapsgewijze ingebruikname van de tunnel. Via deze brief geven wij u nadere uitleg over het Project in zijn algemeenheid en de stapsgewijze ingebruikname van de tunnel in het bijzonder.

2006 – 2026

Het Project kent, nadat in juni 2006 tussen de Publieke Partijen (de Staat, de Provincie Limburg en de gemeenten Maastricht en Meerssen) de Samenwerkingsovereenkomst werd ondertekend een voortvarende aanpak te weten: de aanbesteding in 2007/2009, de planologische procedures in 2010, de voorbereidende werkzaamheden in en start realisatie infrastructuur vanaf 2011 en start van de gebiedsontwikkeling in 2016 (o.a. ontwikkeling centrum plan-oost) tot aan het einde project in 2026.

De planning voor A2 Maastricht is gebaseerd op de aanname dat alle risico's kunnen worden beheerst, dit wordt ook wel deterministisch plannen genoemd. Dit staat ten opzichte van het gebruikelijke probabilistische plannen waarbij een risicoreserve wordt ingeboekt in tijd. Dit vraagt voortdurend om passen en meten en een scherp risicomanagement. Met name voor de bouwer Avenue2 is dit een bijzondere opgave.

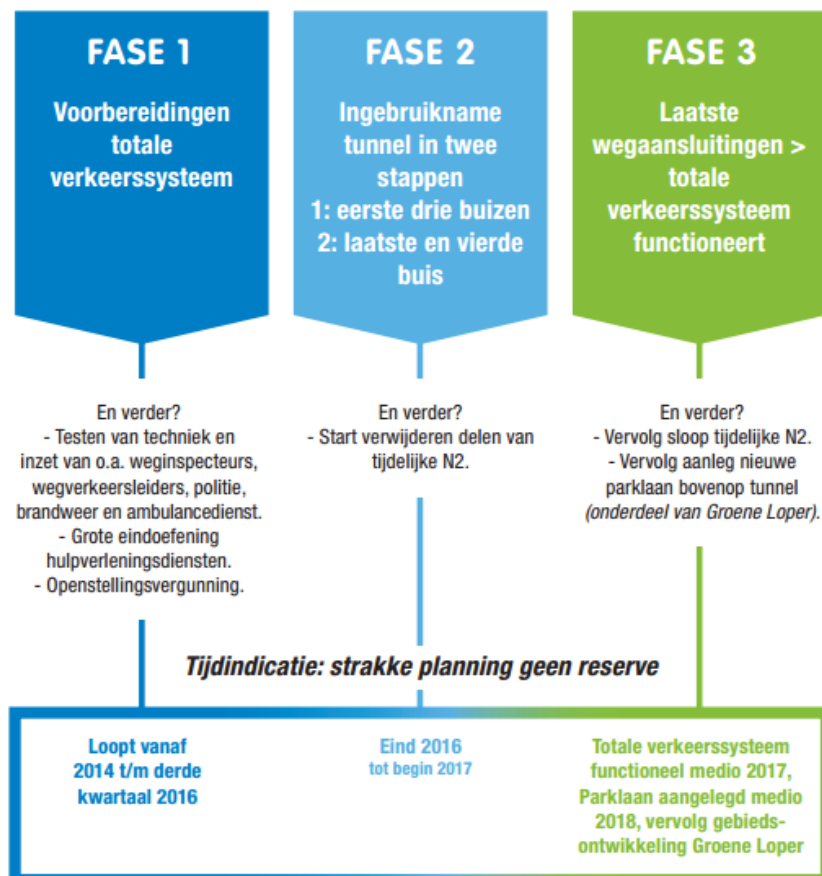
De ontwikkelde constructieve samenwerking tussen de Opdrachtgever voor dit Project en de Opdrachtnemer werpt in dezen zijn vruchten af. Zo kon bijvoorbeeld de nieuwe afslag van de A2 en A79 naar bedrijventerrein Beatrixhaven en de uitwisseling tussen de A2 en A79 in de zomer van 2014 in gebruik worden genomen. Oftewel anderhalf jaar eerder dan gepland. De ruwbouw van de tunnel is versneld door de inzet van een zogenaamde tweede "tunnel-bouwtrein". Dit heeft een tijdswinst opgeleverd van ca. een halfjaar die is gereserveerd voor het opvangen van risico's bij het installeren en testen van alle systemen.

Bij een scenario waarbij alles mee zou zitten zou dit hebben kunnen leiden tot een eerdere ingebruikname van de tunnel. Dit scenario doet zich niet voor. De tijdswinst is minimaal nodig voor het testen van alle Verkeers- en Tunnel Technische Installaties (VTTI), opleiden en oefenen van de beheerders van de tunnel en hulpdiensten.



DATUM
19 juli 2016

Het gehanteerde communicatie schema: Ingebruikname van de tunnel in 2016



Voordat de tunnel eind dit jaar stapsgewijs in gebruik kan worden genomen moet het testtraject zorgvuldig zijn doorlopen en dient een openstellingsvergunning te zijn verleend. Tevens dient het opleidingstraject van de hulpdiensten en tunnelbeheerder Rijkswaterstaat te zijn afgerond. Een en ander betekent dat de werkzaamheden voor fase 2 (zie bovenstaande afbeelding) - de stapsgewijze ingebruikname van de tunnel - grotendeels in de winterperiode zal plaats vinden. De weersomstandigheden kunnen een risico zijn voor het kunnen verrichten van grondwerk, aanbrengen van asfaltlagen, wegmarkeringen en betonwerk, hetgeen in worstcase qua weersomstandigheden een paar maanden kan opschuiven. In dit verband heeft Avenue2 in onderzoek in hoeverre een deel van deze werkzaamheden naar voren kunnen worden gehaald onder andere via een aangepast tijdelijk verkeerssysteem met name bij de Geusselt.

De actuele stand inzake fase 1 is dat de dubbellaagse tunnel inclusief dienstgebouwen bouwkundig gereed zijn en ingericht met alle vereiste installaties (VTTI). Momenteel vinden de testen plaats van alle installaties en systemen. De aanvraag voor de openstellingsvergunning is ingediend op 17 juni jl., de ontwerpvergunning ligt vanaf 1 juli gedurende zes weken ter inzage.



DATUM
19 juli 2016

Testen

Het testen van alle installaties en systemen moet het functioneel en veilig gebruik van de tunnel aantonen. Het testtraject vraagt in de te zetten stappen om een gestructureerde, zorgvuldige en volgtijdige aanpak.

Het testen van alle installaties en systemen (afzonderlijk en in samenhang), het oplossen van bevindingen die uit de testen komen in combinatie met het programmeren van de software kost meer tijd dan aanvankelijk was ingepland.

Omdat het testen effectief meer tijd kost dan vooraf bedacht is door Avenue2 de testplanning aangepast. Uitgangspunt is en blijft "kwaliteit, veiligheid en zorgvuldigheid gaan boven snelheid". Hieraan worden geen concessies gedaan. Op basis van deze bijgestelde testplanning van Avenue2 eindigt het testtraject medio oktober.

Hieraan ligt o.a. direct ten grondslag, dat in 2015 als gevolg van de financiële situatie bij Ballast Nedam de taakverdeling binnen Avenue2 gewijzigd moest worden. Ballast Nedam gaat door met de bovengrondse gebiedsontwikkeling en Strukton bouwt alle infrastructuur af (ontvlechting).

In 2015 ging ook de moedermaatschappij van Imtech failliet. De werkmaatschappij Traffic & Infra was onderaannemer/leverancier van Avenue2 voor met name delen VTTI en is overgenomen door Egeria.

Alle verplichtingen die deze partijen weer hadden met onderaannemers en leveranciers zijn overgenomen door Strukton; inclusief een eigenstandige directe aansturing.

Het effect van e.e.a. voor Strukton kost naar nu blijkt meer tijd dan vooraf voorzien en er zijn tevens effecten waargenomen m.b.t. personeelsverloop bij Imtech en onderaannemers etc. Hierbij kan worden vastgesteld, dat de directie van Strukton haar verantwoordelijkheid heeft genomen en neemt.

De directie van Strukton heeft op 3 juni jl. e.e.a. uitvoerig toegelicht aan een vertegenwoordiging van onze Opdrachtgevers en hieraan vooraf gaande een open communicatielijn gehad met de Directie van het Projectbureau A2 Maastricht. Strukton erkent de volledige verantwoordelijkheid in dezen te dragen.

Vergunning en veiligheidsconcept

Ons College is het Bevoegd Gezag in het kader van de Wet aanvullende regels veiligheid wegtunnels voor het verlenen van de vergunning. Ons College verleent aan Rijkswaterstaat de zogenaamde openstellingsvergunning. Rijkswaterstaat wordt namelijk de eigenaar en beheerder van de tunnel.

De ontwerp-openstellingsvergunning ligt sinds 1 juli 2016 zes weken ter inzage bij de gemeente Maastricht en bij Rijkswaterstaat. Gedurende deze termijn kan eenieder zienswijzen indienen. Meer informatie hierover vindt u in de kennisgeving van het ontwerp-besluit die op 29 juni in Maastricht is geplaatst, zie ook de website <http://www.a2maastricht.nl/nl/nieuwsberichten/nieuws-op-homepage/2016/vergunningenproces-ingebruikname-tunnel-van-start.aspx>

De ontwerp-openstellingsvergunning is de eerste stap in het proces om de openstellingsvergunning te verkrijgen. Hiervoor heeft Rijkswaterstaat Zuid-Nederland op 17 juni jl. de aanvraag voor de openstellingsvergunning ingediend bij de gemeente Maastricht. Dit is gebeurd op basis van een positief advies van de onafhankelijke Veiligheidsbeambte.

In zijn advies concludeert de Veiligheidsbeambte, dat de documentatie bij de aanvraag compleet is, voldoet aan de geldende wet- en regelgeving en geen belemmeringen bevat voor een veilige openstelling. De Veiligheidsbeambte stelt vast, dat alle benodigde voorzieningen in de tunnel zijn



DATUM
19 juli 2016

aangebracht en dat voldoende is aangetoond dat aan de veiligheidsnorm kan worden voldaan. Daarop heeft ons College op 28 juni de ontwerp-openstellingsvergunning vastgesteld.

Als tweede stap zal de gemeente een definitief besluit nemen over het verlenen van de openstellingsvergunning. Ook dit zal weer gebeuren nadat de onafhankelijke Veiligheidsbeambte advies heeft gegeven. Hiervoor moet eerst het uitgebreide testtraject succesvol zijn afgerond (volgens de huidige planning van Avenue2 medio oktober dit jaar). De testen moeten aantonen, dat de voorzieningen betrouwbaar functioneren. Daarnaast zal het gesteld staan van de organisatie van de tunnelbeheerder en de hulpverleningsdiensten moeten blijken uit de resultaten van de opleiding van het betrokken personeel en uit te houden oefeningen.

Zoals gesteld voldoet de tunnel aan alle wet- en regelgeving en er is ten behoeve van het veiligheidsconcept van deze tunnel een extra brandweerkazerne aan de zuidzijde van de tunnel gebouwd om de aanrijtijden minimaal te laten zijn. De brandweerauto's zijn uitgerust met een beeldscherm, waardoor de bemanning tijdens de aanrijtijd al een overzicht verkrijgt van het incident. Dit dient te leiden tot snelle, veilige actie waarbij de desbetreffende tunnelbuis/tunnelbuizen zo kort mogelijk buiten gebruik is/zijn.

Ter zake het functioneren van de tunnel als geheel inclusief incidenten-afwikkeling verwijzen wij naar de themapagina www.a2maastricht.nl/nl/themas/hoewerktde-tunnel-straks

In veruit de meeste gevallen is bij een incident het beleid er op gericht om eerst te zorgen voor een veilige ruimte in de buis waar het incident zich heeft voorgedaan. In dat geval wordt het middentunnel-kanaal niet als vluchtroute gebruikt maar wordt deze gebruikt door de hulpdiensten om zich te verplaatsen van de niet-incidentenbuis naar de incidentenbuis (buis waar het ongeluk zich heeft voorgedaan). Slechts in zeer uitzonderlijke situaties zullen weggebruikers worden gevraagd zich zelf en elkaar via het middentunnelkanaal in veiligheid te brengen.

Effect op de planning

Met name de noodzakelijke systeemintegratie inclusief het adequaat kunnen bedienen van de tunnel en incidenten-beheer is een uitermate kritisch proces. Het verloop van de testen en het kunnen bedienen van de tunnel is bepalend voor de verdere uitwerking van de planning van Avenue2 voor de tweede helft van dit jaar. Uitgaande van de bijgestelde testplanning (tot medio oktober) zal rondom de jaarwisseling kunnen worden gestart met de stapsgewijze ingebruikname. De tunnel wordt stapsgewijs in gebruik genomen om de bereikbaarheid van de stad in stand te houden tijdens de ombouw-werkzaamheden.

Bij de eerste stap worden drie buizen in gebruik genomen. Het verkeer komende vanuit het zuiden kan vanaf de ingebruikname van de eerste drie buizen volledig worden afgewikkeld via de tunnel. De ingebruikname van de eerste drie buizen brengt het transitie-verkeer op de A2 komend vanuit het noorden in de tunnel (A2 buis Noord-Zuid). Alléén het verkeer komend vanuit het noorden met bestemming Kennedysingel Maastricht (beperkt aantal voertuigen per dag) kan nog niet via de (vierde buis van de) tunnel worden afgewikkeld.

Momenteel onderzoekt Avenue2 of een deel van de ombouw-werkzaamheden bij De Geusselt wellicht eerder kan worden gerealiseerd, via een aanpassing van het huidige tijdelijke verkeerssysteem. Wij zullen u dit najaar meer uitgebreid informeren over uitwerking van de aanpak door bouwer Avenue2 voor de stapsgewijze ingebruikname. Welke wegaansluitingen bij Geusselt en Europaplein nog moeten worden aangepakt kunt u nalezen op: www.a2maastricht/ingebruikname



DATUM
19 juli 2016

Parallel aan het testen werkt Avenue2 in de tijd ook de stapsgewijze ingebruikname nog verder uit, zodat met de kortst mogelijke doorlooptijd en de minste hinder uiteindelijk alle buizen beschikbaar komen voor verkeer.

Inrichting openbaar gebied

De inrichting van het Openbaar Gebied (amoveren tijdelijke N2, aanleg van de binnenstedelijke Groene Loper (ook wel Parklaan genaamd) en van de landschappelijke en stedenbouwkundige inrichting bij de Geusselt en het Europaplein) vindt plaats in 2017 en is voor gebruik beschikbaar in de eerste helft van 2018. Dit is en blijft conform de vigerende (deterministische) planning. Het landelijke deel van de Groene Loper voor het langzaam verkeer, vanaf Severenstraat tot in het Buitengoed Geul en Maas, voorheen Landgoederenzone, is al in 2015 in gebruik genomen.

Gebiedsontwikkeling

Strikt genomen zou de gebiedsontwikkeling pas starten na oplevering van het openbaar gebied en loopt deze volgens de planning tot en met 2026. Inmiddels kan worden vastgesteld dat de gebiedsontwikkeling reeds ruim een jaar actief is via diverse co-design sessies. Dit heeft o.a. geleid tot een nieuwbouwbesluit Albert Heijn, interesse bij een belegger voor renovatie van de Gemeenteflat, het opstellen van een ontwerp voor het nieuwe Park aan het Oranjeplein/Koningsplein, interesse van diverse institutionele beleggers, concreet initiatief met Maasvallei voor sociale woningbouw en aankoop van de zgn. KPN-locatie.

Via transitie management wordt vanuit het principe van de organische gebiedsontwikkeling naar tijdelijke gebruiksmogelijkheden van locaties gekeken en zijn ook bepaalde ontwikkelingen reeds in gang gezet c.q. gerealiseerd.

De voortgang van de gebiedsontwikkeling is te volgen via www.mijngroeneloper.nl.

Aandachtspunten bij de gebiedsontwikkeling zijn:

- Hoe gaat de nieuwe eigenaar van Ballast Nedam, te weten Renaissance de gebiedsontwikkeling insteken zowel qua visie als mindset?
- Hoe zal het broze herstel in de vastgoedmarkt zijn beslag/continuïteit krijgen?
- Hoe zal de interactie tussen omliggende wijken en A2-zone (zgn. oost-west-relaties) daadwerkelijk vorm kunnen krijgen, gegeven de mogelijkheden dan wel onmogelijkheden van de corporaties?

Primair is de gebiedsontwikkeling een verantwoordelijkheid van de private partij Ballast Nedam. Ballast Nedam is ook de risico dragende partij.

Maar ook de Publieke Partijen dragen van meet af aan een eigen verantwoordelijkheid en wel van maatschappelijke aard; te weten het sturing geven aan het helen van Maastricht-Oost en het maximaal tot stand brengen van de gewenste Oost-West relatie's.

Nieuw in de aanpak voor de gebiedsontwikkeling is de doelstelling tot extra verduurzaming van het Project. Dit onder de titel van Mijngroeneloper naar Mijngroeneloper GEZONDE Groene Loper. Ter zake is inmiddels een actieprogramma opgesteld en is door de samenwerkende Publieke Partijen in juli 2016 gezamenlijk afgesproken dat hiervoor een werkkapitaal beschikbaar is van € 3.010.000,-.



DATUM
19 juli 2016

Vooruitblik

Op basis van de huidige planning van Avenue2 kan rond de jaarwisseling gestart worden met de stapsgewijze ingebruikname.

Het halen van deze planning staat en valt met een goed verloop van het testtraject; hetgeen zoals aangegeven een uitermate kritisch proces dient te doorlopen. Het verlenen van een definitieve openstellingsvergunning is hieraan ook gekoppeld.

In september respectievelijk oktober (stappen in het testen) is er meer zicht op de testresultaten en de uitwerking van de aanpak voor de stapsgewijze ingebruikname van de tunnel. Alsdan zal kunnen worden beoordeeld of de nu voorliggende planning van Avenue2 bewaarheid kan worden.

Financiën

De financiële prognose eindstand van het Project blijft binnen het taakstellend budget van afgerond € 850 miljoen voor de samenwerkende overheidspartners. Zie desgewenst voor meer informatie

<http://www.a2maastricht.nl/nl/themas/financien.aspx>

Wij hopen u met het vorenstaande en de gegeven toelichting bij het werkbezoek van 14 juli jl. een goed beeld te hebben gegeven van de voortgang en impact van de realisatie van ons aller ambitieuze Project A2 Maastricht in onze stad.

Hoogachtend,

John Aarts,
Wethouder Economie, Mobiliteit en Financiën.