

## BOUW

# Op het dak van de A2 leeft Maastricht op

Op de plek waar vroeger de drukke snelweg A2 de stad Maastricht doorkruiste, ligt nu een uitgestrekt stadspark. De auto's razen nu door de tunnel die eronder ligt. De lucht is schoner en de eerste terrasjes zijn inmiddels geopend. Over de gehele 2,3 kilometer ligt een lint van bomen en gras, waar je voornamelijk fietsers en wandelaars tegenkomt. De metamorfose heeft de huizenbezitter langs de snelweg in elk geval een stuk rijker gemaakt.



**PAGINA 10**







Arend Claasen is redacteur bouw, infrastructuur, openbaar vervoer en transport van Het Financieele Dagblad



1998

Voor de aanleg van de tunnel reed al het verkeer van de A2 dwars door Maastricht.

FOTO: HOLLANDSE HOOGTE



2018

De Groene Loper, de nieuwe groene stadstraverse boven de A2-tunnel.

FOTO: ANNEMIEK MOMMERS VOOR HET FD

BOUW

# Op het dak van de A2 leeft Maastricht op

**Nadat de A2 ondergronds ging, werden nabije huizenbezitters rijker. Gek genoeg wordt er bij grote projecten amper rekening gehouden met dit soort baten.**

edereen die de Route du Soleil heeft gereden, kent het hier', zegt makelaar-taxateur Stefan Stijns als hij op het kantoor van Boek & Offermans Makelaars uit het raam wijst, naar de plek waar vroeger de snelweg A2 dwars door Maastricht liep. 'Ruim twaalf jaar werk ik hier nu, tot twee jaar geleden pal aan de snelweg. Elke zomer zag je hier op zwarte zaterdag het verkeer rijndek vaststaan. Caravans met fietsen achterop. Rode, verhitte gezichten achter het stuur.'

Nu is de situatie totaal anders. Eerst veranderde het uitzicht van Stijns in een grote bouwput. Flats werden gesloopt om ruimte te maken voor de aanleg van de dubbeldekstunnel voor de A2 en het doorgaande lokale verkeer. En nadat de auto's definitief onder de grond waren verdwenen, legden bouwers Ballast Nedam en Strukton het park de Groene Loper aan.

Over de gehele 2,3 kilometer waar de A2 door de stad liep, ligt nu een lint van bomen en gras, met in het midden een goudgeel fietspad. In beide richtingen is er een gescheiden rijstrook voor het bestemmingsverkeer. Af en toe rijdt er een

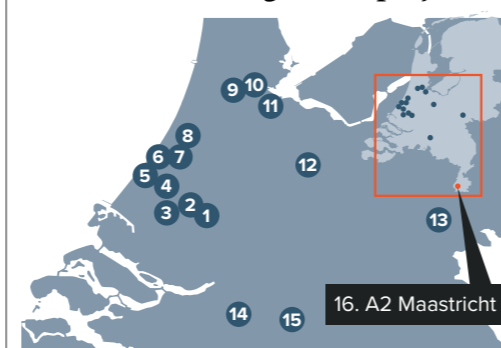
auto, maar het zijn vooral fietsers, voetgangers en een enkele hardloper die je hier ziet.

De geluidsoverlast en de luchtvervuiling zijn verdwenen, de fysieke barrière van de snelweg is geslecht. Het Centraal Planbureau (CPB) berekende dit jaar dat de ondertunneling een direct aanwijsbaar welvaartseffect van €220 mln heeft: zoveel meer stegen de huizenprijzen in een straal van een kilometer rond de tunnel in waarde, vergeleken met woningen elders in de stad.

En volgens de onderzoekers is het aannemelijk dat de winst nog flink hoger is omdat verder weg gelegen huizen ook extra in waarde stegen, in totaal nog eens €510 mln. En dan heeft het CPB niet eens gekeken naar de waardestijging van kantoren en winkels en de waarde van het vastgoed dat hier nog wordt ontwikkeld.

Makelaar Stijns ziet het voor zijn ogen gebeuren: de buurt is in trek, de lucht is schoon, er ligt een uitgestrekt stadspark voor de deur, de eerste terrassen langs de voormalige snelweg zijn geopend en het station ligt op loopafstand. Woningen gaan snel van de hand. Hij wijst naar een

Overzicht recent afgeronde projecten



- | Project                   |                              |
|---------------------------|------------------------------|
| 1. Erasmusbrug Rotterdam  | 9. A9 Badhoevedorp           |
| 2. Rotterdam CS           | 10. Zuidasdok Amsterdam      |
| 3. A4 Delft-Schiedam      | 11. A9-Gaasperdammerweg      |
| 4. Spoorzone Delft        | 12. Utrecht Centraal Station |
| 5. Souterrain Den Haag    | 13. Arnhem Centraal          |
| 6. Den Haag CS            | 14. Breda Stationskwartier   |
| 7. Koningstunnel Den Haag | 15. Spoorzone Tilburg        |
| 8. Leiden Centraal        | 16. A2 Maastricht            |

jaren 60-flat met rode balkons aan de overkant. 'Drie, vier jaar geleden verkocht ik daar een keurig appartement van 75 vierkante meter voor €160.000. Recentelijk is in die flat zo'n woning verkocht voor €240.000.' Een waardestijging van 50% in enkele jaren.

Eigenlijk kan het geen verrassing zijn: verbeterde leefbaarheid van een gebied en de grond- en huizenprijzen stijgen, omdat er meer mensen willen wonen. Toch worden zulke baten vreemd genoeg niet of amper meegewogen in de maatschappelijke kosten-batenanalyses (mkba) voor infrastructuurprojecten waarbij ook de openbare ruimte wordt aangepakt.

Voor bereikbaarheid kunnen modellen wel de economische effecten meten, maar voor 'leefbaarheidsbaten' zijn er geen goede modellen en dus zijn die een restpost. Zo werd in 2016 bij de mkba voor de tunnel in Maastricht voor 'stedelijke kwaliteit en barrièrewerking' een opbrengst geraamd van slechts €12 mln. Het grootste deel van de totale verwachte baten van €774 mln zat in de winst aan reistijd die het doorgaande verkeer zou boeken.

BLINDE VLEK

'De tunnel in Maastricht is eigenlijk de eerste casus waarbij de leefbaarheidseffecten nu goed zijn onderzocht', zegt programmaleider Peter Zwaneveld van het CPB. Het planbureau keek op verzoek van drie ministeries naar grote binnen- en buitenlandse infrastructuurprojecten en diepte vooral 'Maastricht' helemaal uit. Een ander project was de aanleg van een stadspark in Madrid, aan de oevers van de rivier de Manzanares bovenop de ondertunnelde ringweg.

Het kunnen meten van dit soort baten wordt juist steeds belangrijker. Toenemende mobiliteit en urbanisatie zetten druk op de leefbaarheid van steden, waardoor in de toekomst er alleen maar meer van dit soort grote infrastructuurprojecten zullen komen. Zwaneveld: 'En met projecten die ook de leefbaarheid verhogen, is veel geld gemoeid. Een betere onderbouwing van de baten kan helpen bij het verantwoorden van de forse investeringen of bij het vinden van draagvlak.'

Zo neemt het CPB het genoemde grote tunnelproject Calle 30 in Madrid als voorbeeld. De ruimte bovengronds — tegenwoordig een park met fietspaden, sportvelden, een stadstrand en ruimte voor cultuur — is nu volgens het planbu-

**€220 mln**  
Direct aanwijsbaar welvaartseffect van de A2-tunnel.  
BRON: CPB

**€510 mln**  
Totaal aannemelijke winst, omdat nog meer huizen in prijs stijgen.  
BRON: CPB

**1000**  
Ballast Nedam ontwikkelt in het gebied ruim duizend woningen.  
BRON: BALLAST NEDAM

reau €1,75 mrd meer waard dan in de vroegere situatie, toen het verkeer nog langs de rivier raasde. Die maatschappelijke meeropbrengst is vooraf nooit meegenomen in de begroting, maar had het project op papier wel rendabel kunnen maken, ondanks de budgetoverschrijdingen tijdens de bouw.

In Maastricht is het succes van de tunnel volgens projectontwikkelaar René Lecluse van Ballast Nedam Development ook te danken aan de manier van aanbesteden. 'De bouwers moesten met een compleet plan voor de tunnel én voor het gebied komen. Er was veel ruimte voor eigen ideeën.'

Met de dubbeldekstunnel — in deze omvang uniek in Europa — wonnen Ballast Nedam en Strukton de aanbesteding. 'Normaal liggen alle rijbanen naast elkaar. Maar omdat er op een tunneldak niet gebouwd mag worden, was er dan alleen een breed park geweest. Zo'n grote open ruimte had hier niet goed gewerkt', legt Lecluse uit. 'Nu is de tunnel smaller waardoor er ruimte is voor nieuwbouw en de buurten fysiek alsnog samen worden getrokken.'

**RUIM DUIZEND NIEUWE WONINGEN**  
Ballast Nedam ontwikkelt in het gebied ruim duizend woningen en 30.000 vierkante meter commercieel vastgoed. Lecluse voorziet dat de combinatie van vastgoed, gebiedsontwikkeling en infrastructuur vaker voor gaat komen.

'Het is niet de vraag of we dat moeten doen, het zal steeds meer gebeuren. Van oudsher worden infrastructuur en openbare ruimte los van elkaar ontworpen, maar met het steeds intensievere gebruik van de ruimte in de stad moet je naar integrale oplossingen kijken om het leefbaar te houden.'

De opbrengst van het vastgoed in Maastricht betekent volgens de projectontwikkelaar niet dat Ballast Nedam en Strukton veel goedkope konden inschrijven bij de aanbesteding. 'Er zijn meeropbrengsten dankzij het vastgoed, maar die waren ook nodig voor de duurdere dubbeldekgastunnel', aldus Lecluse. 'De winst zat niet in de euro's, maar in een mooi nieuw stadsgebied. Daarmee hebben we de aanbesteding in 2009 gewonnen.'

De bouw bleek overigens niet makkelijk, Ballast Nedam en Strukton leden tientallen miljoenen euro's verlies op de tunnel. Voor de vastgoedontwikkeling is de business case van Ballast Nedam volgens Lecluse voor de komende tien jaar sluitend; ook het verlies op de tunnel wordt in die periode grotendeels goedgemaakt.

Op dit moment loopt de aanbesteding voor de verbreding van de A9 bij Amstelveen. Hier wordt de snelweg op drie plaatsen overkapt. De gemeente Amstelveen kon in 2012 niet de benodigde bijdrage van €100 mln opbrengen om de snelweg volledig te ondertunnelen.

Is dat geen gemiste kans? Had een plan met vastgoedontwikkeling de begroting sluitend kunnen krijgen? Lecluse en Zwaneveld van het CPB kunnen het niet zeggen. Lecluse: 'Je kunt op voorhand niet zeggen of een oplossing zoals in Maastricht ook bij Amstelveen zou werken. Bij elke locatie moet je opnieuw kijken wat mogelijk is en wat in die omgeving past.'

In Maastricht is er in ieder geval veel belangstelling voor de eerste tranche nieuwbouwwoningen die vorige week in de verkoop is gegaan, meldt Stijns. 'Er is zelfs vanuit het westen van de stad interesse, terwijl hier in Maastricht toch de stelregel is dat je nooit van de ene naar de andere kant van de Maas verhuist.'