

# Lessen



Ing. T.B. Verschoor;  
Projectleider A10-West, thans werkzaam bij  
Progris (Project geluidisolatie Schiphol)

Voorafgaand aan het onderhoud aan de A10-West werden doemscenario's gepubliceerd: Chaos op het wegennet was de verwachting. Na afloop was er sprake van een juichstemming.

Aangegeven wordt welke aanpak op dit project is gekozen waardoor deze omslag werd bereikt.

meegedeeld wat zij van plan waren. Dat wisten ze op dat moment ook nog niet. Wel is duidelijk gemaakt dat er onderhoud vereist was en is de vraag op tafel gelegd welke problemen er verwacht konden worden. Problemen voor de bereikbaarheid van de stad en de verkeersafwikkeling op het onderliggende wegennet. Toen duidelijk was dat er een probleem zou gaan ontstaan, zijn in onderling overleg de verschillende opties met de bijbehorende effecten op tafel gelegd. Hierdoor was iedereen een onderdeel van het probleem en de uit te werken benadering geworden.



Bekroond met 1e prijs communicatie-  
manager 2001

## Situatie

De A10 is de ringweg van Amsterdam en het westelijk deel is dertig jaar oud. Het betreffende weggedeelte van 4,8 kilometer ligt midden in de stad en heeft vijf aansluitingen op het onderliggende wegennet. Dagelijks maken 180.000 motorvoertuigen van de tweemaal 3 rijstroken van de weg gebruik. Alles wat er op of aan de weg gebeurt heeft directe invloed op de doorstroming van het verkeer op de weg zelf maar ook op het verkeer in de stad. Zeker als een deel van de weg voor onderhoud wordt afgesloten. Het gevaar dat er chaos zou ontstaan is bij deze verkeersintensiteiten groot. Toch moest de weg worden gere-

noveerd omdat anders de kwaliteit zover achteruit zou gaan dat er ongelukken zouden gebeuren.

## Mogelijkheden.

Het was al snel duidelijk dat een gefaseerde aanpak, waarbij telkens een wegvak onderhanden genomen zou worden, langdurig tot congesties zou leiden. Een andere optie, geheel afsluiten zou niet alleen de bereikbaarheid van de stad teveel beperken maar ook het doorgaan- de verkeer. Een derde optie was eerst de linker baan en vervolgens de rechter baan te renoveren.

## Overleg

Werken van deze omvang kunnen niet meer uitsluitend door de beheerder als dictaat worden uitgevoerd. Er zijn teveel bedrijven, bewoners en andere overheden bij betrokken. Alleen al het economisch effect is enorm groot. Rijkswaterstaat heeft daarom als eerste de bestuurlijk verantwoordelijken voor overleg uitgenodigd. Dit betroffen de omliggende gemeenten en de provincie Noord-Holland. In dat overleg is niet

## Eerst betrokkenen

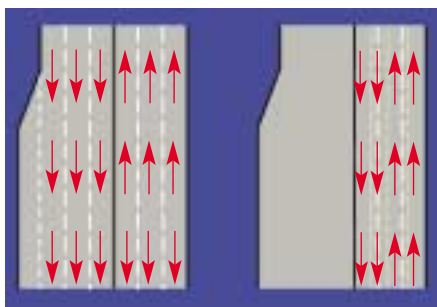
RWS heeft zich in de eerste fase van het overleg afgevraagd wie in ieder geval niet verrast mogen worden: de bestuurders. De bestuurders zijn degenen die verantwoordelijkheid dragen voor de effecten. Zij zijn degenen die aangesproken worden bij bijzondere omstandigheden. De bestuurders zijn ook degenen die, via hun ambtelijk apparaat, de informatie moeten doorgeven. Het overleg met de bestuurders leverde creatieve ideeën op. Zij hadden na afloop de problemen heel goed op het netvlies en waren er van overtuigd dat zij hun ambtenaren ter beschikking moesten stellen.

De samenwerking leidde tot eenduidige informatie naar buiten. Men werd niet op de hoogte gebracht maar wist van de achtergronden. En iedereen had dezelfde informatie. Alternatieve oplossingen die achterbannen bedachten konden direct inhoudelijk op hun waarde worden beoordeeld.

## Opties

Tijdens de inventarisatie van de mogelijke uitvoeringsmethoden is ook de vraag gesteld of er gelijktijdig andere activiteiten konden plaatsvinden.

# uit de A10-West



4-0 systeem

Werkzaamheden die anders niet realiseerbaar zouden zijn. Dat leverde drie aanvullende werken op:

- viaduct Bos en Lommer
- dak parkeergarage Delflandplein
- fundering nieuwe geluidsschermen.

Deze bijkomende werken waren van een omvang die bijna gelijk stond aan de renovatie zelf. De mogelijkheid om deze werken uit te kunnen voeren verhoogde het draagvlak voor realisatie. Het werk was ook van de stad Amsterdam geworden en de verwachte ellende werd gedeeld.

Ook de verkeersstromen zijn in kaart gebracht. De helft van de dagelijkse weggebruikers - 90.000 motorvoertuigen - maakten gebruik van de op- en afritten. Alleen in 2001 bleek er geen grote manifestatie in de omvang van Europese kampioenschappen voetbal, Floriade of SAIL op het programma te staan. Het jaar van uitvoering was daarmee bepaald.

Uit 28 mogelijke uitvoeringsvarianten kwamen vier reëel te beoordelen methoden naar voren; alle vier een 4-0 systeem waarbij de helft van de weg werd afgesloten. De vijf op- en afritten zouden worden afgesloten. Daarmee werd precies duidelijk wie de problemen zouden krijgen en waar die zouden komen te liggen: de 90.000 voertuigen die dan



niet meer van de op- en afritten gebruik kunnen maken. Dat zijn voertuigen die door het onderliggende wegennet van de gemeente Amsterdam moeten worden opgevangen.

## Bedrijfsleven

Alle bestuurders van de voertuigen waar het probleem van bereikbaarheid voor zou gaan gelden zijn medewerkers en leveranciers van bedrijven die via de A10 rijden. Deze bedrijven zijn daarom de eersten die de effecten, of in economische termen schade, ondervinden. Toen duidelijk werd dat afsluiten van de op- en afritten de meest in aanmerking komende aanpak was, werd duidelijk wie problemen zou krijgen. Dat pas in deze fase het bedrijfsleven werd betrokken kan achteraf beschouwd worden als te laat. Verkrijgen van draagvlak bij de bedrijven heeft enkele maanden vertraging opgeleverd.





### Communicatie

Toen duidelijk was waar mogelijke problemen zouden ontstaan was duidelijk wie over de maatregelen moest worden geïnformeerd. Niet de totale bevolking maar de 90.000 weggebruikers die niet meer van de A10 gebruik konden maken, de bedrijven en bewoners die niet meer via de A10 bereikbaar zouden zijn en de bewoners langs het onderliggende wegennet waar de verkeersdruk zou toenemen. Een goed te definiëren doelgroep waar direct mee gecommuniceerd kon worden.

De bestuurders waren voldoende betrokken en geïnformeerd om de bevolking duidelijk te maken wat men kon verwachten. Om een buurt met een groot aantal op verkeerskundig gebied ongeschoolde bewoners duidelijk te maken wat men kan verwachten is een over-

zicht in de vorm van tabellen met getallen ongeschikt. Vertaling in een plattegrond met rode lijnen voor de wegen waar het verkeersaanbod toeneemt en groene lijnen waar juist minder verkeer wordt verwacht blijkt voor iedereen begrijpelijk. Afhankelijk van de maatregelen waren de lijnen dikker of dunner. Daarmee kon snel duidelijk gemaakt worden welke maatregelen het meest geschikt waren.



### Maatregelen

Voor de getroffen doelgroepen moesten voorzieningen worden getroffen. Het bedrijfsleven werd uitgedaagd om te komen met voorstellen voor de bereikbaarheid van hun medewerkers en de gemeente Amsterdam om voorstellen te doen over het behouden van de doorstroming van de wegen. Iedereen had belang bij een effectief pakket aan maatregelen. De directies van bedrijven hebben dit opgepakt door met hun medewerkers afspraken te maken over flexibele werktijden, alternatief vervoer, gecombineerd reizen etc. De gemeente heeft extra bussen ingezet, er is een fietsleaseplan ontwikkeld en metro's zijn verlengd. Niet dat men verwachtte dat de 500 ingezette fietsen een oplossing zouden zijn om de 90.000 auto's te vervangen. Wel als voorbeeld en ter verhoging van de attentie.

### Aanbesteding

De omvang van de werkzaamheden, de zeer krappe voorbereidingstijd en maar 13 weken beschikbaar voor de realisatie zijn met een traditionele openbare aanbesteding niet mogelijk. Gekozen is voor een bouwteam. In het bouwteam komen alle partijen al vroeg bij elkaar. De keuze voor de aannemer vond plaats op basis van een raamcontract en een aantal eenheidsprijzen. Ongeveer 60 % van de kosten waren daarmee afgezekerd en voor resterende deel waren de eenheidsprijzen een garantie voor de kostenbeheersing. De Combinatie A10-West bestaande uit KWS, Vermeer, Koop Tjuchem, HWZ en BAM-NBM, heeft de opdracht tot uitvoering verworven. De combinatie was met deze aanbestedingsvorm al in een vroeg stadium bij de voorbereiding betrokken. Het in te zetten materieel en aan te brengen materiaal kon daardoor tijdig worden gereserveerd of besteld. Sommige machines moesten zelfs nog aan het werk worden aangepast. Om enige gevoel te krijgen voor de logistieke voorbereiding; de omvang van de betonreparatie slokte de totale capaciteit van die deelmarkt volledig op.

## Kosten

De totale projectkosten bedroegen € 72.300.000,- inclusief de kosten voor mobiliteitsmaatregelen (€ 4.500.000,-) en communicatie (€ 1.300.000,-) en personeel. Met name de kosten voor communicatie zijn voor een project van deze omvang relatief beperkt. De uitgaven bestonden voor een groot deel uit het vervaardigen van materiaal dat de (lokale) pers en bedrijven konden gebruiken bij hun voorlichting.

## Resultaten

De uitvoering is binnen de gestelde dertien weken gerealiseerd. Het doorgaande verkeer heeft nauwelijks stagnatie ondervonden en op het onderliggende wegennet zijn de opstoppingen ruim binnen de verwachtingen gebleven. Er

## De lessen

Vanaf het begin moet duidelijk en helder zijn wat het doel is. Neem daarvoor ruim de tijd bij de voorbereiding. Houd er rekening mee dat andere bestuurslagen vaak andere, meer tijd vragende procedures moeten volgen. Wijk niet af van de afgesproken tijdstippen. Dit leidt tot frustratie en maakt het nakomen van andere afspraken moeilijker.

Versnelling van het project in de tweede fase was daardoor echter ook niet mogelijk.

Elk project is uniek. Uniek door de werkzaamheden zelf, de betrokkenen (partijen en personen) en de omstandigheden. Algemeen geldt echter dat de betrokkenen hun eigen problematiek moeten herkennen en erkennen. Alternatieve benaderingen of ideeën moeten



Onderhoud was hard nodig

zijn zelfs geluiden gehoord dat er nauwelijks gebruik is gemaakt van de extra inzet van het openbaar vervoer en de ter beschikking gestelde fietsen waardoor deze acties dus overbodig zouden zijn geweest. Dat laatste wordt echter vanuit het oogpunt van communicatie en acceptatie heel anders beoordeeld.

daarbij bespreekbaar zijn. Dit vereist een kwetsbare opstelling omdat ook oplossingen gekozen kunnen worden die minder welkom zijn voor de eigen organisatie. Daarna volgt het draagvlak voor de gezamenlijk gekozen oplossingen.



Bescherming tegen verkeersgeluid vereist

## De werkzaamheden

Tweelaags ZOAB	ruim 500.000 m <sup>2</sup>
Reparatie aan 22 betonnen viaducten/tunnels	40.000 m <sup>2</sup>
Herstel voegovergangen	1.400 m
Vervanging geleiderail	20.000 m
Wegmarkering	65.000 m

## Tweelaags zoab

De A10-West loopt dwars door de stad met aan weerszijden woningen die soms aan de rand van de vluchtstrook liggen. Bescherming van deze woningen tegen het verkeersgeluid was noodzakelijk. Bestrijding aan de bron heeft uiteraard de voorkeur. Tweelaags ZOAB voorkomt een groot deel van het geluid waardoor andere maatregelen als afscherming en woningisolatie konden worden gereduceerd of zelfs achterwege blijven. De kosten van het tweelaags ZOAB zijn, ook op langere termijn, veel lager dan andere maatregelen.

De discussie over duurzaamheid en keuze voor het ene product of het andere werd door de opdrachtgever eenvoudig afgedaan: de participanten in de aannemerscombinatie hebben elk hun eigen product verwerkt. Uiteraard zal het onderhoud in de vorm van reinigen geregeld moeten plaatsvinden. Dat kan op relatief rustige momenten. Na enige jaren zal de toplaag ook moeten worden vervangen. Het ene product zal daar eerder aan toe zal zijn dan het andere. Mits de levensduur maar aan de gestelde verwachtingen voldoet acht de wegbeheerder dit van ondergeschikt belang.

Vlak na de ingebruikname bleek de waardering door de omwonenden voor het stille wegdek. Spontaan kwamen reacties binnen waaruit bleek dat het wooncomfort door de geluidsreductie aanzienlijk was toegenomen.