

# Eerste pps-autosnelweg A59 Rosmalen – Geffen voltooid: 'Publiek private samenwerking meer snelheid en kwaliteit'

Ronald Panis; Poort van Den Bosch



Tijdens de ombouw veranderde de oude rijksweg geleidelijk in autosnelweg



In de zomer van 2005 is tijdens 4 weekenden de ZOAB deklaag in gedeelten op de A59 aangebracht

Eind 2005 is de eerste autosnelweg in Nederland in gebruik genomen die via Publiek-Private Samenwerking (pps) is gerealiseerd: de A59 tussen Rosmalen en Geffen. Bouwcombinatie Poort van Den Bosch heeft in opdracht van Provincie Noord-Brabant de ombouw van de oude, filegevoelige rijksweg in recordtempo en binnen de financiële randvoorwaarden gerealiseerd. Een kijkje achter de successtory van de A59 die om navolging vraagt.

De oude rijksweg tussen Rosmalen en Geffen was al jaren een doorn in het oog van menig automobilist en van de omgeving. De vele verkeerslichten veroorzaakten dagelijks lange files die sluipverkeer in de hand werkten, dat ook een negatief effect had op de verkeersveiligheid en leefbaarheid. Omdat de weg echter geen prioriteit had in het Meerjarenplan Infrastructuur en Transport van Verkeer en Waterstaat zou er pas na 2007 geld zijn om de weg op te waarderen naar autosnelweg.

## **Versnelde aanpak door Publiek Private Samenwerking**

Om de verkeersproblemen op de oude rijksweg toch eerder aan te pakken stelt de Provincie Noord-Brabant eind jaren '90 voor om de weg door het bedrijfsleven voor te laten financieren met een pps-contract. Na realisatie zou de private partij dan ook nog 15 jaar het onderhoud van de A59 verzorgen en in deze periode haar investering terugverdienen via een periodieke beschikbaarheidsvergoeding.

## **Meer verantwoordelijkheid voor de aannemer**

In het begin van het nieuwe millennium wordt de A59 Rosmalen aanbesteed als DBFM (Design, Build, Finance, Maintenance) die door bouwcombinatie Poort van Den Bosch wordt gewonnen. Deze bouwcombinatie bestaat uit de bedrijven Koninklijke BAM Groep, Fluor en Boskalis. Het contract omvat dus meer dan alleen het ontwerpen en uitvoeren van de ruim 9 kilometer rijksweg met 4 ongelijkvloerse aansluitingen (waarvan één in combinatie met een verdiepte ligging). De private partij gaat ook de voorfinanciering en onderhoud van de weg voor haar rekening nemen. Ook het projectmanagement komt in handen van Poort van Den Bosch. Het is voor het eerst in de Nederlandse wegenbouw dat de aannemer grote verantwoordelijkheid krijgt op het gebied van bijvoorbeeld verkeersmanagement, omgevingsmanagement, het verleggen van kabels en leidingen en het verkrijgen van de benodigde vergunningen. En de daarbij behorende risico's voor haar rekening neemt!



Tijdens het aanbrengen van de ZOAB deklaag wordt ook de laatste geleiderail en verlichting aangebracht

Ook de belijning en markeringen worden tijdens de ZOAB-weekenden aangebracht.

### Inkomsten afhankelijk van prestatie

De financieringswijze legt ook de druk bij de private partij: er is een harde voltooiingsdatum met de opdrachtgever afgesproken: 31 december 2005. Vanaf dat moment gaat Poort van Den Bosch haar investering terugverdienen via een periodieke beschikbaarheidsvergoeding. Hiermee wordt ook de lening aan de banken terugbetaald waarmee Poort van Den Bosch de A59 heeft aangelegd. Niet op tijd klaar betekent dus geen inkomsten, maar wel de volle rentelast van de lening!

Bovendien is de hoogte van de beschikbaarheidsvergoeding afhankelijk van de mate waarin de A59 beschikbaar is voor het verkeer. Als rijstroken dicht moeten voor onderhoud wordt er gekort op de beschikbaarheidsvergoeding. Daarbij geldt hoe meer verkeersaanbod op het tijdstip van afsluiting des te hoger de korting. Dit betekent dus dat zowel bij ontwerp, uitvoering als bij onderhoud met dit aspect rekening is gehouden, waarbij de totale levenscyclus van de A59 uitgangspunt vormt.

### Slechts éénmaal groot asfaltonderhoud in de onderhoudsperiode

Bij de ombouw van de A59 is zo'n 240.000 ton asfalt verwerkt. Voor de fundering van de snelweg is asfaltgranulaat gebruikt afkomstig van de oude rijksweg. Voor de fundering van de onderliggende wegen is betonpuin gebruikt, onder meer afkomstig van twee gesloopte viaducten uit de oude rijksweg.

De deklaag van de A59 bestaat uit ZOAB; Zeer Open Asfalt Beton. In het kader van de 15 jaar onderhoud (plus nog 5 jaar de garantie dat na afloop van deze termijn geen groot onderhoud noodzakelijk is) is een deklaag aangebracht van een zodanige kwaliteit dat deze in principe 10 jaar mee moet gaan. Dat betekent dat in de onderhoudsperiode plus de garantietermijn slechts éénmaal groot onderhoud nodig is, waarmee de korting op de beschikbaarheidsvergoeding zo veel mogelijk binnen de perken wordt gehouden.

De bouw van de A59 is op 2 december 2005, een maand eerder dan gepland,

succesvol voltooid en op 10 december is de weg officieel geopend door Minister Peijs van Verkeer en Waterstaat. In haar toespraak stelt de minister dat 'met de A59 een flinke etappe is afgelegd op de route naar meer markt. Het is goed om te zien dat dit steeds beter in beeld komt bij overheid en bedrijfsleven. Publiek-private samenwerking raakt steeds meer ingeburgerd. De gedachte daarachter is niet alleen dat twee meer kunnen dan één, maar ook dat pps leidt tot meer snelheid en kwaliteit'.

De Bouwcombinatie Poort van Den Bosch ontving vanwege de veilige uitvoering, de snelle oplevering (eerder dan gepland) en de goede verkeersmaatregelen en communicatie met de omwonenden de 'ECI Active Project of the year 2006 Award'. ECI (European Construction Institute) reikt jaarlijks zo'n onderscheiding uit.