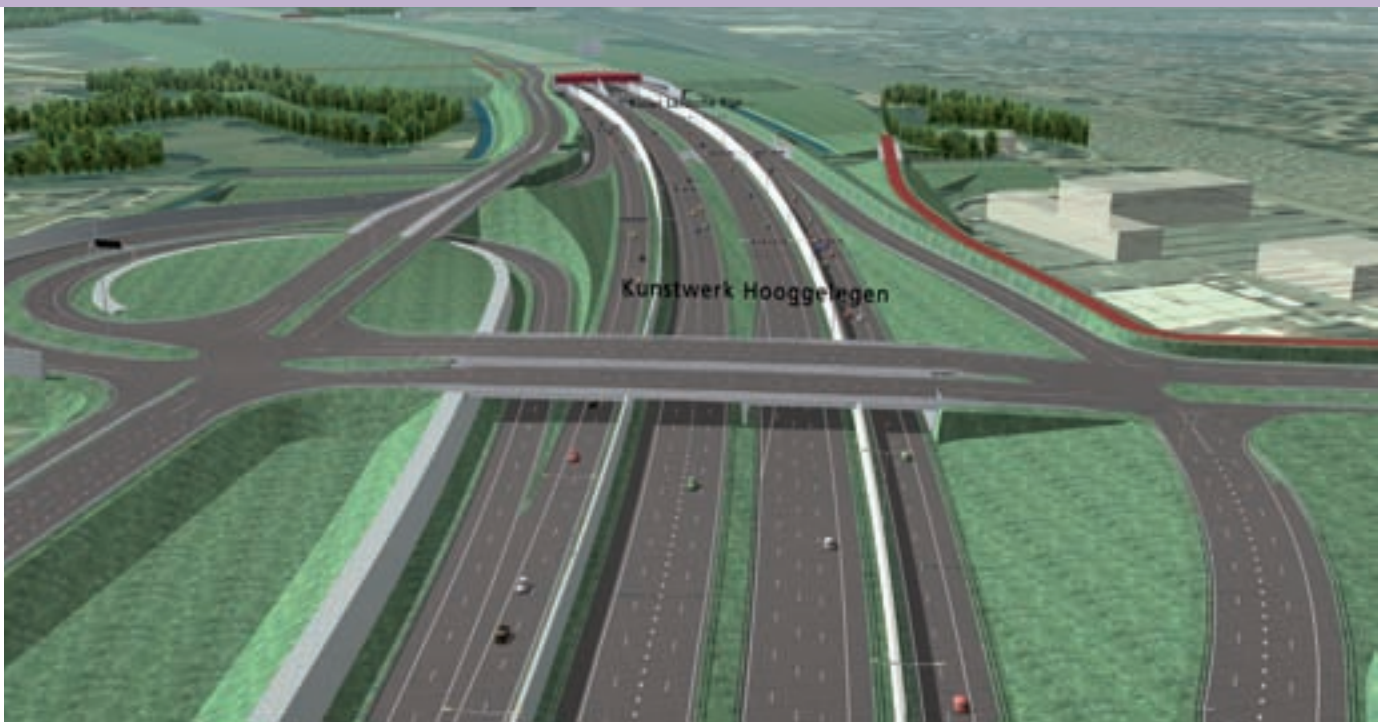


A2 Amsterdam – Utrecht: een megaklus

Evert de Jong; VBW-Asfalt

De A2 is een vitale slagader voor het verkeer tussen Amsterdam en Maastricht. Deze verbinding wordt grondig onderhanden genomen. Een gigantische klus van circa 2,5 miljard Euro waarvan elk van de circa 25 projecten die nagenoeg gelijktijdig plaatsvinden tot de verbeelding spreekt. Onderdeel van de totale opgave is het traject Amsterdam-Utrecht dat RWS als één project aanstuurt.



Knooppunt Hooggelegen, gezien vanaf het zuiden in de richting van de landtunnel met geluidwerende voorzieningen langs de weg.

In 1995 is het besluit genomen tot verbreding van de corridor Amsterdam - Utrecht. Op basis van de toenmalige inzichten is besloten wegverbreding naar 2 x 4 rijstroken in het jaar 2014 op te leveren en een uitbreiding naar 2 x 5 rijstroken voor te bereiden. Vanaf dat moment begonnen de voorbereidingen van het 26 km. lange wegvak.

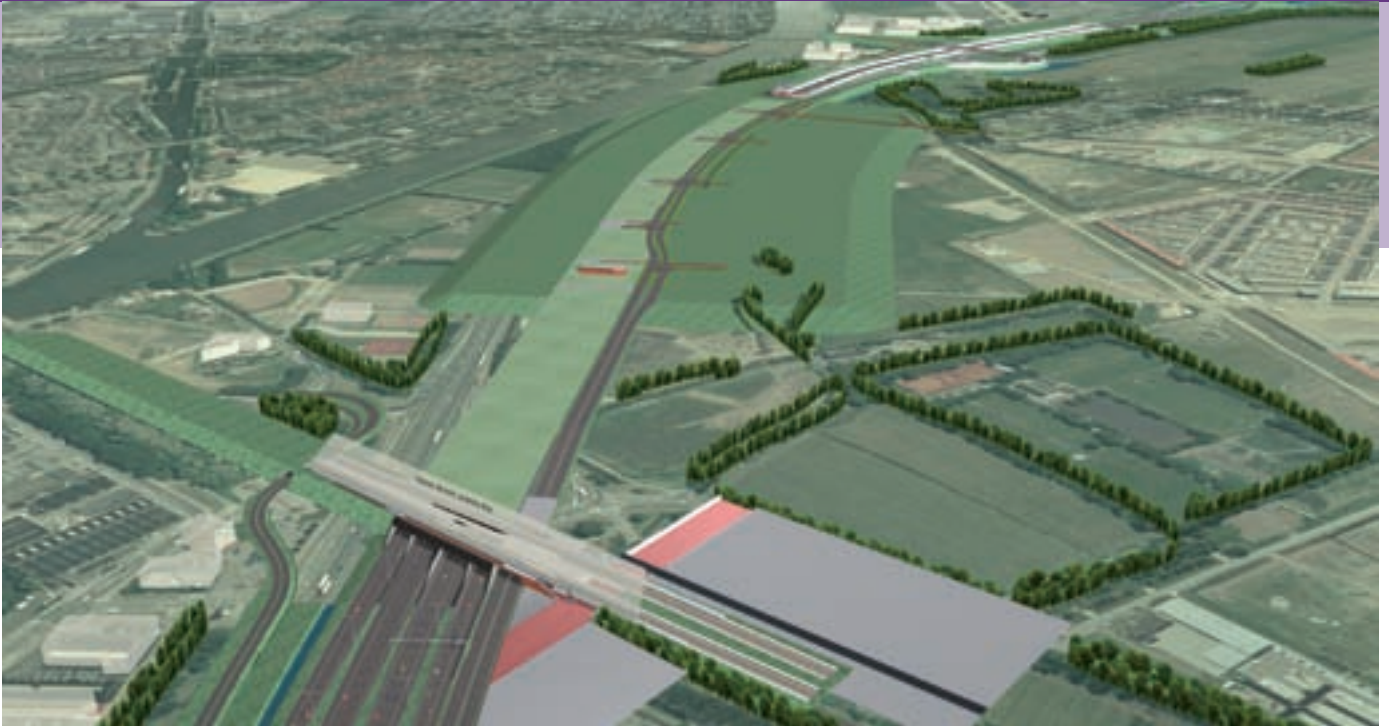
Gelijktijdig met de verbreding van het wegvak is het spoor tussen Amsterdam en Utrecht verbreed.

Vorbereidingen

Uitgangspunt was dat tijdens de hele uitvoering altijd drie rijstroken in beide richtingen beschikbaar moeten blijven. Wel wordt in- en uitvoegend bouwverkeer geaccepteerd en mogen tijdelijke wegversmallingen plaatsvinden bij de (om)bouw van viaducten. Bij de grond-aankoop is rekening gehouden met de aanleg van natuurinrichting. Aangezien daarvoor geen onteigeningsprocedure kan worden ingezet is hiervoor goed overleg met de eigenaren noodzakelijk.

Een groot deel van het tracé bestaat uit veen. Dat vereist gedegen grondonderzoek naar zettingen. Een deel van het nieuwe tracé is gebruikt als proefvak om de mogelijkheden van versnelde consolidatie na te gaan.

Verder is uiteraard geïnventariseerd wat er rondom het tracé aan bijzonderheden zijn. Kabels en leidingen, duikers, viaducten, spoor kruisingen enzovoort. De gemeenten langs het tracé hadden uiteraard ook hun wensen en activiteiten.



Leidsche Rijntunnel; een landtunnel met een lengte van 1.650 m lang en een breedte van 80 m tussen het spoor richting Oudenrijn.



Inpassing ter hoogte van Breukelen, met aan de linkerzijde het spoorwegstation en restaurant gelegen tussen het Amsterdam Rijnkanaal en de A2.

Omvang

De werkzaamheden omvatten:

- 26 km wegverbreding
- 2 knooppunten (Holendrecht, Oudenrijn)
- 5 aansluitingen (Abcoude, Vinkeveen, Breukelen, Lage Weide, Hooggelegen)
- 24 grote kunstwerken
- 1 landtunnel (1,6 km.)
- geluidwerende voorzieningen
- landschappelijke inpassing

De totale kosten bedragen circa 1,2 miljard Euro.

Het werk is vanwege de omvang en het uitvoeringstempo in vijf deelprojecten opgeknipt:

1. Onderbouw bij Breukelen
2. Wegvak Holendrecht – Maarssen
3. Maarssen – spoorlijn
4. Spoorlijn – Leidsche Rijn
5. Leidsche Rijn - Oudenrijn

Veranderingen tijdens uitvoering

Bij de start was het nog gebruikelijk dat RWS behalve de uitvoering alle werkzaamheden zelf verzorgde. Voor de uitvoering werd een bestek volgens de Standaard RAW Bepalingen uitgegeven. Sinds de start tien jaar geleden is er veel veranderd. De RWS organisatie is omgevormd van een uitvoerende dienst naar een dienst die moet sturen op de doelstellingen en de uitvoering waar mogelijk moet overlaten aan marktpartijen. De eisen om de gevolgen op de omgeving te formuleren zijn uitgebreid met bijvoorbeeld de luchtkwaliteit. Onderzoeken als naar de effecten op de luchtkwaliteit zijn opgedragen aan daarvoor geselecteerde instituten. De omgeving langs het wegvak veranderde met de komst van de vinex wijk Leidsche Rijn en ook de ontwikkeling van bedrijfsterrainen onder invloed van de economische ontwikkeling. De groei van het verkeer bleek groter dan voorzien. De laatste jaren passeerden dagelijks ongeveer 165.000 motorvoertuigen en op dit moment wordt op de A2 een verkeers-toename verwacht van 47 procent over de periode 2000 tot 2020. De nieuwe

inzichten vereisten een voortdurende aanpassing waarvan het voornemen om de weg direct te verbreden tot tweemaal 5 rijstroken het meest zichtbaar is.

Tijdpad en procedures

Bij een megaklus als deze vereist de aandacht voor procedures veel aandacht. Voor de eerste spa de grond in kan moet er voldoende zekerheid bestaan dat de klus geklaard kan worden. Gelijktijdig is het onmogelijk eerst alle zekerheden te verkrijgen. Vanuit het projectmanagement is hier daarom veel zorg besteed, waarbij is ingespeeld op veranderende inzichten. Zo is besloten tot het aanbrengen van tweelaags ZOAB om het geluid te reduceren. Er is een extra fietsverbinding bij het riviertje De Haarrijn voorzien en ter hoogte van Nigtevecht wordt een natuurvriendelijke oever bij het Amsterdam Rijnkanaal ingericht. Voor het wegvak is een maximumsnelheid van 100 km per uur vastgesteld.

Contracten

Het eerste contract, de aanleg van de onderbouw bij Breukelen, werd als Standaard RAW contract op de markt gebracht. Het tweede is omgezet als design & construct. Daarbij is het oorspronkelijke ontwerp van 2 maal 4 rijstroken ter beschikking gesteld om een aanbidding te doen voor het herziene

plan direct over te gaan op 2 maal 5 rijstroken. De aannemer kon daarvan gebruik maken maar mocht ook een volledig eigen ontwerp indienen. Het deel van de spoorlijn tot de Leidsche Rijn is volledig als design & construct uitgegeven. Het laatste deel van de Leidsche Rijn tot Oudenrijn is als alliantie contract voorbereid en de gunning vindt in oktober 2007 plaats.

Effecten op de contractpartners

Sinds 2005 is Lex Dekker van RWS projectleider voor de werkzaamheden tussen Amsterdam en Utrecht. Hij ervaart dat de medewerkers bij zowel RWS als de aannemer de omschakeling in de verantwoordelijkheden door de contractvormen aankunnen maar dat het wel veel aansturing vereist door het management van zowel de aannemer als RWS. Daarbij zijn geduld en begrip belangrijke factoren.

Professioneel opdrachtgeverschap

RWS wil een professioneel opdrachtgever zijn. Bij een langdurige klus als de wegverbreding van de A2 tussen Amsterdam en Utrecht geen geringe opgave. Tijdens het project veranderen de regels. Zo zijn de eisen aan luchtkwaliteit nu anders dan bij de aanvang. Als professioneel opdrachtgever moet je

daar tijdig op inspelen en deskundigen opdracht verstrekken om op basis van de actuele situatie onderzoek te laten verrichten. Onderzoek dat RWS voorheen zelf deed. Onderzoek waarvoor ook een eenduidige opdracht verstrekt moet worden waarvoor deskundigheid van de materie noodzakelijk is. Om dat te kunnen doen moet je deskundigheid hebben of inschakelen.

Wat moet er nog gebeuren

Het laatste contract (alliantiemodel) met een aannemer wordt in oktober 2007 getekend. Separaat vindt de inspraak en adviesronde van het ontwerp tracébesluit plaats waarvan het besluit in 2008 is voorzien waarna volgens planning in 2009 het tracébesluit onherroepelijk wordt. Gelijktijdig zullen er nog veel werkzaamheden verzet moeten worden. Ondermeer bij Utrecht waar de gemeente diverse plannen wil uitvoeren. Om deze goed in te passen is een project gestart om tien procent verkeer uit de spits te halen. Niet voor enkele weken maar gedurende lange tijd.

2010

Eind 2010 moeten alle activiteiten zover zijn afgesloten dat het verkeer tussen Amsterdam, Holendrecht en Maarssen gebruik kan maken van 2 maal 5 rijstroken en tussen Maarssen en Utrecht, Oudenrijn van 2-3-3-2 rijstroken.



Voorbeeld vormgeving weg tweemaal 5 rijstroken

