

# Routineklus wordt uitdaging

tekst Johan Huijser

fotografie Foppe Kooistra

**De bouw van een spitsstrook op de A2 tussen Den Bosch en Eindhoven is op het eerste gezicht een gewoon project voor de Bouwdienst. Maar hier wordt méér van de Bouwdienst gevraagd dan de gebruikelijke zorg voor de kunstwerken en de verkeerssignalering. De opdracht strekt zich uit tot de asfaltconstructies, de groenvoorziening en het onderliggend wegennet. Verder wordt 'de omgeving' nadrukkelijk bij het project betrokken én wordt ook van de aannemer meer inbreng en creativiteit verlangd dan gebruikelijk. Hoe een routineklus een uitdaging wordt.**

De aanleg van een spitsstrook op de A2 tussen Eindhoven en Den Bosch is één van de 34 projecten in het kader van de Spoedwet Wegverbreding, die nog onder het ministerschap van Roelf de Boer het levenslicht zag. De files bestrijden en wel 'zichtbaar, slim en meetbaar', dat was het doel van deze zogenoemde ZSM-projecten.

Henk Tiemensma van de Bouwdienst is als projectleider op het gebied van verkeerssignalering wel wat gewend geraakt de afgelopen jaren, maar de bouw van deze spitsstrook is ook voor hem een bijzondere ervaring. "Normaal ben ik bij dit soort projecten alleen verantwoordelijk voor de verkeerssignalering. Hier voor het totale project, van ontwerp en bestek tot en met realisatie. Ook het aanbrengen van het asfalt, het aanpassen van de kunstwerken, de groenvoorziening en een stukje van het onderliggend wegennet behoren tot het project."

De regionale directies van Rijkswaterstaat trekken doorgaans de ZSM-projecten. Omdat de Directie Noord-Brabant daar geen capaciteit voor had, is de Bouwdienst in dit geval gevraagd het projectleiderschap op zich te nemen. Het gevolg is dat Henk Tiemensma nu een veel uitgebreider team heeft dan hij gewend is. "In andere projecten formeer je een projectteam binnen de Bouwdienst. Maar in dit team zit een behoorlijke vertegenwoordiging van de regionale directie: specialisten op het gebied van verkeerssignalering, ontwerpers, een vertegenwoordiger van de wegbeheerder, verkeersdeskundigen en ook iemand van de afdeling Communicatie", vertelt hij.

## Weerstand

En dat laatste is nodig, want de communicatie met 'de omgeving' luistert nauw in dit project. "Er is weerstand tegen de plannen, met name van bewoners in de omgeving van Vught en Boxtel. We gaan de bestaande weg opnieuw indelen en ►



Henk Tiemensma: "We denken in termen van 'wat voor eindsituatie wil ik creëren?' en 'welke eisen moet ik dus stellen?'"





De aannemer krijgt – binnen  
randvoorwaarden - alle vrijheid



De 'nieuwe' A2 krijgt nabij Vught, waar de weg door een natuurgebied loopt, over een lengte van zes kilometer tweelaags open asfaltbeton. Dit veroorzaakt minder geluid.

de vluchtstrook gebruiken. Groepen bewoners zijn bang voor geluidsoverlast, trillingen en ongelukken”, zegt Tiemensma. De meeste weerstand heeft de regionale directie overigens zelf op haar bordje gekregen, want die was verantwoordelijk voor de besluitvorming. “De procedure is nog steeds niet afgelopen. Mensen zijn in beroep gegaan bij de Raad van State. Naar verwachting ligt er half september een uitspraak”. Toch zal ook Tiemensma zijn aandeel in de communicatie leveren. “Zodra het werk van start gaat, komt er nog een voorlichtingsronde voor de bewoners. Dan gaan we uitleggen wat we gaan doen, hoe we het gaan doen en wat de consequenties zijn”, maakt hij duidelijk.

Inmiddels is het team van Tiemensma wel met de nodige voorbereidingen begonnen, zoals met het maken van het bestek. “We maken het bestek zó, dat de aannemer alle vrijheid krijgt. We leggen de beginsituatie vast en de gewenste eindsituatie en we leggen een pakket van eisen neer. Hij moet zelf



een ontwerp maken en zien hoe hij het werk realiseert binnen de randvoorwaarden. We zijn wat dat betreft behoorlijk afgeweken van de RAW-standaard, op basis waarvan normaal gesproken tot in detail wordt voorgeschreven hoe de aannemer het werk moet uitvoeren”. Hoewel deze werkwijze niet helemaal nieuw is bij de Bouwdienst, is het toch even wennen voor het projectteam. “Het vereist een andere manier van denken van de teamleden. Ze moeten veel meer denken in termen van ‘wat voor eindsituatie wil ik creëren’ en ‘welke eisen moet ik dus stellen’. De markt moet dat verder invullen. Dat is voor technici nog wel eens lastig”, aldus Tiemensma.

#### Open asfaltbeton

Er staat heel wat te gebeuren op de A2 tussen Den Bosch en Eindhoven. Zo wordt er in het onderliggende wegennet een rotonde gemaakt bij de aansluiting Best op de A2. Daarnaast wordt het gedeelte vanaf Den Bosch tot voorbij Vught, over een lengte van zes kilometer, over de hele breedte voorzien van tweelaags open asfaltbeton. Dit veroorzaakt minder geluid. “Dat is noodzakelijk, omdat we daar dwars door een natuurgebied gaan. Als we niets doen, zou daar door de spitsstrook een te hoog geluidsniveau ontstaan. We hebben op die hoogte ook nog te maken met de splitsing tussen de A2 en de A65, waar we langs moeten. Dat maakt het asfalteren op die plaats extra moeilijk, want de verkeersstromen moeten door blijven gaan”, licht hij toe.

Tiemensma heeft uitgebreid laten onderzoeken hoe de asfaltering over die zes kilometer het best kan worden uitgevoerd, om de overlast op het onderliggend wegennet zoveel mogelijk te beperken. “We hebben verschillende alternatieven laten doorrekenen: deels afsluiten of helemaal afsluiten. Het projectteam heeft vervolgens een voorkeur aangegeven: het afsluiten van één rijrichting tussen Den Bosch en Eindhoven over een lengte van dertig kilometer, maar dan alleen in het weekend en gedurende drie maanden. Daar moeten we nog overeenstemming over bereiken met de betrokken gemeenten en de provincie”, zegt hij.

Wat het werk ook lastig maakt, is dat ‘de winkel’ moet openblijven tijdens de verbouwing. “Gedurende de bouw moet de verkeerssignalering blijven functioneren. En ook het verkeer moet zo weinig mogelijk merken van de bouw van de spitsstrook. Dit is een behoorlijk complex project. Wat dat aangaat is het een hele uitdaging”, vindt Tiemensma.

#### Groen licht

Hoe is nu de stand van zaken en hoe gaat het verder? Tiemensma: “Tachtig procent van het werk is besteksgereed. We zijn nu bezig met het opstellen van de raming. Verder denken we na over hoe we de uitvoering van het bestek willen gaan toetsen. Het is de bedoeling dat in de uitvoeringsfase ook vertegenwoordigers van de regionale directie gaan optreden als toetsers. Er zal worden gewerkt volgens het Bouwdienstmodel met externe kwaliteitsborging (EKB). Als de Raad van State groen licht geeft in september, gaan we de markt op. Ik verwacht in november te kunnen aanbesteden. In december 2004 of januari 2005 kan het werk dan worden gegund. Na de nodige voorbereidingen kunnen we dan in mei of juni 2005 daadwerkelijk gaan bouwen. Ik reken op ongeveer een jaar uitvoering”. Als alles verder vlekkeloos verloopt, levert de spitsstrook tussen Den Bosch en Eindhoven dus vanaf medio 2006 een bijdrage aan het oplossen van het fileprobleem. □



A2 Airbornebrug



#### Bonus-malussysteem

In het contract met de aannemer wordt een financiële prikkel opgenomen om het verkeer zo weinig mogelijk te hinderen: een soort bonus-malussysteem. “Het idee is om een fictief budget in het contract vast te leggen. Elke keer als de aannemer de weg afzet, betaalt hij Rijkswaterstaat een fictief bedrag uit dat budget. Als hij aan het eind van de rit niet dat hele budget heeft opgemaakt, dan verdient hij geld. Een bonus dus. Als hij meer nodig heeft dan het budget, dan is dat voor zijn eigen rekening en dan is het dus een malus”, legt Tiemensma uit.

Een dergelijk systeem wordt overigens toegepast in alle contracten voor de spitsstroken. Het model voor die contracten is opgesteld door deskundigen van het hoofdkantoor van Rijkswaterstaat, in samenwerking met de Bouwdienst.