



BRAVOURE

5

Nieuwsbrief van A12 BRAVO

november 2008

MNO Vervat is klaar voor sprong over de A12

“Wij leren snel!”

Vanaf het metershoge talud lijkt het verkeer in de verte met een beetje fantasie op speelgoedauto's. Toch is niets minder waar: wij kijken hier neer op de nieuwe aansluiting van Harmelen en Leidsche Rijn op de A12. En de tussensteunpunten die aannemer MNO Vervat plaatst voor het nieuwe viaduct zijn een duidelijk teken dat het werk vordert. A12 BRAVO maakt zich op voor de sprong naar het zuiden.

Klaas Leunge (MNO Vervat) wijst vanaf het talud naar het oosten, waar goed zichtbaar is hoe de nieuwe verbindingsweg met een lus de Utrechtse wijk Veldhuizen aansluit op de A12. In november 2007 is MNO Vervat dit A12 BRAVO project begonnen. Het grondwerk ten noorden van de snelweg is nu zo goed als gereed. In december slaat de aannemer een belangrijke mijlpaal, want dan worden de liggers geplaatst die het geraamte vormen van het nieuwe viaduct. Vanaf 2009 verspringt het werk naar de zuidkant van de snelweg, waar de aansluiting richting Utrecht komt. De planner in de bouwkeet laat zien dat het A12 BRAVO project in het najaar van 2010 moet zijn afgerond.



“Betonclub”

Het projectteam van MNO Vervat, vertelt Klaas, bestaat onder meer uit een “betonclub” die verantwoordelijk is voor de kunstwerken. Verder is een apart team actief met de wegenbouw en het grondwerk. Daarvoor wordt uit de Noordzee een slordige 400.000 kubieke meter zand gehaald, die met ruim 20.000 vrachtwagens naar Woerden wordt vervoerd. Dat werk alleen al vergt de nodige logistieke planning. Omdat de wegenbouwers op slappe veenbodem werken, leggen zij op de hoge terpen verticale drainage aan. Filters in de grond voorkomen dat de aarden banen instabiel worden. Om extra tijdwinst te maken, wordt aan zuidzijde van de A12 een speciale techniek toegepast van verticale en horizontale drainage. Deze aanpak zorgt voor een nog snellere afvoer van het grondwater.

Megaproject

“Wij dumpen geen zand”, corrigeert Leunge mij, “maar bouwen hier iets.” Al 37 jaar zit Klaas – een wegenbouwer in hart en nieren – in dit vak. Een hoogtepunt was de tunnel door het Groene Hart, die door MNO Vervat in combinatie met een Franse aannemer is gebouwd. Leunge was verantwoordelijk voor het grondwerk van dit megaproject: met 15 meter doorsnede de grootste tunnel ooit geboord. Op de vraag of er overeenkomsten zijn met dit A12 BRAVO project zegt hij: “Ook nu werken wij met een design & construct. Zelf spreek ik liever van engineering & construct. Omdat de aannemer namelijk niet met niets begint. Zo lag het tracé al vast en hadden we te maken met een programma van eisen. Wel is het zo dat Rijkswaterstaat als opdrachtgever ons op afstand controleert. Wij worden vooral betaald op de voortgang van het werk, maken zelf het ontwerp en de tekeningen en we zorgen voor de nodige vergunningen. We waren oorspronkelijk een club van doeners, maar door projecten als deze leren wij snel. De uitvoerder wordt steeds vaker zijn eigen opzichter. Dat is de trend binnen de wegenbouw en dus is het goed om daarop aan te sluiten!”

Leunge is bij dit project verantwoordelijk voor de externe contacten. Behalve het wegendistrict van Rijkswaterstaat is er de provincie Utrecht, beheerder van de verbindingsweg naar Leidsche Rijn. Hij heeft verder te maken met de milieudienst, het waterschap en met de gemeente Woerden die de meeste vergunningen afgeeft. De samenwerking verloopt vlot en goed. “Waarschijnlijk omdat iedereen blij is dat er eindelijk na een lange voorbereiding iets gebeurt. Dat zie je ook aan het verkeer hier op de weg. In de spits loopt het verkeer op dit deel van de A12 steevast vast. Wij zitten hier als bouwers op de eerste rang en zien dat elke dag gebeuren. Gelukkig heeft het verkeer geen noemenswaardige overlast van ons werk, behalve misschien die paar nachten in december wanneer we de liggers voor het viaduct plaatsen.”

Vanaf begin 2009:

Graven voor de zuidelijke randweg Woerden

De voorbereidingen voor de nieuwe, zuidelijke randweg Woerden zijn in volle gang.

Begin 2008 heeft de gemeente Woerden de MER ter inzage gelegd en op dit moment bekijkt de MER-commissie of er nog aanvullingen nodig zijn. Aansluitend volgt de terinzagelegging in Woerden en Bodegraven vanwege artikel 19WRO.

Na het afgeven van een verklaring van geen bezwaar van de provincies Utrecht en Zuid-Holland kan dan het bestek voor het grondwerk worden aanbesteed. De eerste gesprekken over grondaankoop zijn al gevoerd. De komende maanden zullen ook alle andere grondeigenaren worden benaderd.

Start voorbereidend werk

Voor een klein gedeelte van de zuidelijke randweg hoeven geen procedures te worden gevolgd. Het betreft een stukje van ruim één kilometer (van de in totaal vijf) vanaf het geplande spoorwegviaduct tot de Waardsedijk. Zodra de gemeente Woerden de aanlegvergunning hiervoor heeft afgegeven, kunnen we naar verwachting in januari 2009 beginnen met voorbereidende werkzaamheden: het graven van nieuwe sloten, het verlengen van twee duikers en het bouwrijp maken van de grond. Vervolgens wordt in het tweede kwartaal van 2009 de grond voorbelast met bergen zand, zodat de grond gedurende circa een jaar voldoende kan inklinken. Om het onderliggend wegennet niet onnodig te belasten, proberen we de aanvoer van het zand via de snelweg te regelen. Voor het overige zullen de grondwerkzaamheden nauwelijks hinder veroorzaken voor het verkeer.

Nieuw viaduct Molendijk

Ook het vervangen van het te kleine tunneltje bij de Molendijk zuidzijde maakt deel uit van het project. In het ontwerp is een nieuw viaduct getekend met voldoende ruimte en opstelvakken. Het is een grensoverschrijdend project waarbij de provincie Zuid-Holland aan de lat staat voor de onteigening. Rijkswaterstaat Zuid-Holland hoopt in 2011 te kunnen starten met de bouw van het viaduct.

Spoorviaduct

Het grootste kunstwerk in de zuidelijke randweg Woerden is een nieuw spoorviaduct. Naast het bouwen zelf moeten allerlei zaken geregeld worden met Prorail, zoals voorzieningen aan de bovenleiding en anti-ontsporingmaatregelen.

Archeologische vondsten

Uit een eerste archeologisch onderzoek is gebleken dat er op twee plekken mogelijk iets interessants in de bodem zit in het westelijk deel van het tracé. Het gaat dan om bewoningssporen uit de Vroege en Late Middeleeuwen en sporen van een klein nederzettingsterrein uit de periode IJzertijd t/m Romeinse tijd (paalsporen, greppels en afvalkuilen). Een vervolgonderzoek moet hierover meer duidelijkheid geven.



Doorstart uitgestelde projecten randwegen Woerden

De uitgestelde A12 BRAVO projecten voor de oostelijke en westelijke randwegen van Woerden (4 en 6c) krijgen hoogstwaarschijnlijk een doorstart. De gemeenteraad van Woerden neemt op 27 november een besluit over het financieringsvoorstel van het college van burgemeester en wethouders. Het wachten is nu nog op het besluit van Gedeputeerde Staten van Utrecht dat wordt verwacht in het voorjaar van 2009.

Project 4 is een project van Woerden; de realisatiekosten van dit project zijn geraamd op 16,8 miljoen euro. Als dekking was al een bijdrage opgenomen van 12,6 miljoen, waarbij de gemeente Woerden 12,1 miljoen beschikbaar stelt, en de gemeente Bodegraven 0,5 miljoen. Het restant van 4,2 miljoen wordt gedekt uit de afkoopsom van de overdracht van twee provinciale wegen aan de gemeente Woerden. Deze wegen, de N458 (gedeelte Rietveld) en N405 (gedeelte Van Teylingenweg-Spruitweg) hebben hun regionale functie verloren en de provincie draagt deze dan, inclusief beheer, over aan de gemeente Woerden.

De oostelijke randweg Woerden, project 6c, wordt een provinciale aangelegenheid, en deze wordt samen met de zuidelijke randweg Harmelen (project 6a) een provinciale weg die de oostelijke helft van Woerden ontsluit richting de A12. De realisatiekosten van de oostelijke randweg zijn geraamd op 8,6 miljoen. De gemeente Woerden draagt hieraan 3,45 miljoen euro bij. Hierbij wordt een gedeelte van de N198 (gedeelte tussen Harmelen en de aansluiting met de Ir. Enschedeweg/N212) overgedragen, inclusief beheer, van de provincie aan de gemeente Woerden.

De besluiten van B&W van Woerden moeten nog goedgekeurd worden door de raad van de gemeente Woerden, GS en Provinciale Staten van de provincie Utrecht.



Tracé oostelijke randweg Harmelen definitief

De oostelijke randweg Harmelen verbindt de nieuwe aansluiting A12 Harmelen met de Utrechtsestraatweg. Deze weg zal het verkeer uit de oostelijke helft van Harmelen richting A12 leiden.

Het nu vastgestelde tracé is de meest oostelijke variant van de drie opties die zijn onderzocht. Verkeerskundige effecten, geluid- en luchtkwaliteit, inpassing in het landschap en aspecten rond de verwerving van de gronden zijn in het onderzoek meegewogen.

Financiering rond

Het nu vastgestelde tracé loopt van de aansluiting A12 Harmelen/Veldhuiserweg naar het noorden. Hier sluit de weg via een rotonde aan op de Utrechtsestraatweg, tussen de huisnummers 12/13 en 14.. In november 2007 is de financiering voor de randweg rond gekomen. Nu het college van B&W van Woerden akkoord is gegaan met dit het tracé kan het uitgewerkt worden tot een definitief ontwerp.

Verbetering aansluiting A12 Woerden op stoom

Op dit moment loopt de procedure voor de vrijstelling op het bestemmingsplan voor de noordelijke toe-en afrit (A12 BRAVO 5). Deze procedure wordt gevolgd omdat op de plaats van de toekomstige op- en afritten nu nog de bestemming 'agrarische doeleinden' geldt. De beroepstermijn loopt tot half maart 2009 en de verwachting is dat daarna de vrijstelling onherroepelijk wordt, zodat het sein op groen komt voor de uitvoering van de reconstructie.

Noordelijk kruispunt

Omdat alle grond al is aangekocht, kan naar verwachting direct na medio maart de schop in de grond voor het noordelijke kruispunt. Begonnen wordt met het grondwerk voor de toe- en afritten. Om tijd te winnen, is de keuze gevallen op een zettingsarme methode, de zogeheten spijkermethode. Hierbij slaan we betonnen palen in de grond met daarover heen een matras. De weg komt op die manier 10 cm hoger te liggen dan normaal. Na 30 jaar ligt de weg goed en zakt niet verder in. Op deze manier kunnen de toe- en afritten in één jaar gereed zijn, in plaats van in drie jaar. Het werk wordt uitgevoerd buiten het verkeer om, dus is er weinig hinder.

Zuidelijk kruispunt

Tegelijkertijd start het werk aan het zuidelijke kruispunt. Er komen twee voorsorteervakken op de N204 voor de richting Woerden. Het is daarom nodig de hele markering op het kruispunt te vervangen. De verwachting is dat deze klus eind 2009 geklaard is.

Geluid

Op het programma staat ook het aanbrengen van geluidwerende voorzieningen aan de woningen in de directe omgeving. Dit is nodig om de geluidtoename op te vangen van de toenemende verkeersdruk op de A12. Om de geluidtoename van de extra verkeersdruk op de N204 op te vangen, wordt geluidsreducerend asfalt aangebracht over de gehele lengte van het vernieuwde gedeelte van deze provinciale weg.

Ton Neumann verlaat A12 BRAVO

Vanaf het begin was Ton Neumann namens Rijkswaterstaat als projectleider betrokken bij het programma A12 BRAVO. Hij heeft in die tijd drie programmamangers zien komen en twee zien gaan. Nu neemt hij zelf afscheid.

"A12 BRAVO is best uniek", vindt Ton. "Voor Rijkswaterstaat staat de doorstroming van het verkeer altijd centraal. Vanuit de gedachte van de commissie Luteijn, die samenwerking tussen verschillende overheden bepleitte, was Rijkswaterstaat in 2002 bereid om afstemming te zoeken over de technische, financiële en ruimtelijke programma-eisen

om zo de bereikbaarheid aan de westkant van Utrecht te waarborgen. Een belangrijk moment was de ondertekening van de bestuursovereenkomst. Inmiddels vordert de nieuwe aansluiting bij Harmelen gestaag. Wel heeft de grondverwerving lang geduurd. Procedurele vertragingen zijn voor de projecten 7 en 9 nog steeds mogelijk."

Uitdaging

Volgens Ton biedt deze vertraging juist een uitdaging in zijn werk: het motiveren van zijn team. Hij vindt dat zijn grootste verdienste bij zijn werk als projectleider. Hij werkt met gemotiveerde mensen die positief aan de slag zijn gebleven. Ton wil graag een brug slaan tussen een planning die de bestuurders en de omgeving wensen en de realistische planning waar het team mee te maken heeft.

Waar hij trots op is, is dat de aanbesteding door de combinatie van project 7 en 9 zo goed verlopen is. We hebben door het marktmechanisme veel efficiencywinst en kostenvoordeel weten te bereiken. Wat geeft Ton mee aan zijn opvolger? "Die moet rekening houden met uitzonderingen op bestaande regels. Je rolvastheid is heel belangrijk, maar als bestuurders anders beslissen dan je verwacht, dan moet je daar soepel mee om kunnen gaan."

Ton gaat aan de slag voor de provincie Limburg. Wij zullen hem missen. Ton, bedankt voor je inzet!

» Goed op weg

A12 Bravo

Werken aan betere bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid

A12 Bravo is een samenwerkingsverband van de Provincie Utrecht, Rijkswaterstaat directie Utrecht, Bestuur Regio Utrecht (BRU) en de gemeenten Bodegraven, Woerden, Montfoort, Nieuwegein en Utrecht.

A12 Bravo staat voor Brede Regionale Aanpak Voorkomt Oponthoud. In dit project wordt gezamenlijk gewerkt aan een betere bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid op en rondom de A12. Tot 2010 worden onder de vlag van A12 Bravo ten minste tien infrastructuurprojecten uitgevoerd op en langs de A12.

Voor meer informatie:

A12 Bravo
p/a Provincie Utrecht (Communicatie)
Ron van Doppen
Telefoon 030 258 31 96