VOORWOORD

NU VAN IEDEREEN

Voor u ligt de derde en laatste editie van het N201+ magazine, gewijd aan de projecten Aansluitingen A4, de Omlegging Schiphol-Rijk en het Aquaduct Amstelhoek.

In deze uitgave gunnen we u een blik achter de schermen van deze projecten. Aan het woord komen –onder andere– de diverse projectmedewerkers, bestuurders en medefinanciers maar ook een betonijzervlechter, een heier en omwonenden. Daarnaast doet dit magazine een boekje open over de historie van de omgeving waar de weg doorheen loopt.

"Leefbaarheid, veiligheid en bereikbaarheid."

De plannen om de N201 om te leggen, en om daarmee de leefbaarheid, veiligheid en bereikbaarheid in de regio te vergroten, kennen een lange historie.
Met het ondertekenen van het realisatiebesluit door de provincie en haar partners, is in 2004 de basis gelegd voor de definitieve verlegging van de N201. In de jaren daarna zijn de plannen voorbereid, de procedures doorlopen, gronden verworven, etc. In februari 2007 zijn de bouwwerkzaamheden uiteindelijk van start gegaan. Nu, na zeven jaar van bouwactiviteiten in de regio, is de N201 gereed. In 2014 is het nieuwe tracé geheel voor het verkeer. Met de openstelling van het nieuwe tracé hebben we de doelstelling van de verlegging bereikt: de leefbaarheid, veiligheid en bereikbaarheid in de regio zijn vergroot en er is een basis gelegd voor de verdere economische ontwikkeling van de regio. In afgelopen jaren hebben honderden, zo niet duizenden een bijdrage geleverd aan de verlegging van de N201. Het eindresultaat is bereikt door de samenwerking en de inspanning van vele betrokkenen: de provincie Noord-Holland en haar partners, alle ontwerpende, adviserende en uitvoerende partijen en natuurlijk alle betrokkenen vanuit de omgeving (om- en aanwonenden, weggebruikers, ...).
Ik heb die samenwerking, soms met de nodige gezonde spanning, als zeer positief ervaren. Daarom wil ik alle betrokkenen bedanken voor hun bijdrage en geduld. Hun nieuwe N201 is "Nu van iedereen". +

Peter Weevers
Programmamanager Masterplan N201+

DE OPDRACHTGEVER EN HET PROJECTBUREAU

“Niet op afstand, maar op armlengte”

Best spannend, opdrachtgever zijn van het grootste infraproject dat de provincie Noord-Holland ooit heeft uitgevoerd. Zeker als je de uitvoeringsorganisatie een eindje uit de buurt inricht, op locatie. Ambtelijk eindverantwoordelijke Chris de Vries (directeur Beheer & Uitvoering) en ambtelijk opdrachtgever Bertus Nootebos (sectormanager) blikken terug.

Het Projectbureau N201+ was gehuisvest op Schiphol-Rijk: een primeur voor de provincie die besloot de uitvoeringsorganisatie van dit omvangrijke infrastructurele project op locatie te huisvesten.

Waarom kozen jullie voor deze opzet?
CdV: “We wilden een organisatie die als 'dedicated team' aan dit project kon werken. Als je dat vanuit onze reguliere burelen probeert te doen, worden de leden van zo'n team afgeleid door andere dossiers.”
BN: “Vergeet niet dat dit een project was met een enorme complexiteit, diverse grote projecten, een strakke planning, een strak budget en uitdagende omgevingsfactoren. Alle reden dus om met volle overtuiging voor deze opzet te kiezen.”

Brengt zo'n afstand tussen opdrachtgever en uitvoering ook risico's met zich mee?
BN: “Het moet letterlijk én figuurlijk niet 'te ver weg' zijn. Anders voelt zo'n projectorganisatie zich ongebonden, gaat het zijn eigen gang en raakt het los van de organisatie. Dus moet je het goed inbedden in de provinciale organisatie.

Bertus Nooteboom (l), sectormanager, en Chris de Vries (r), directeur Beheer en Uitvoering.

Dat hebben we gedaan door goede afspraken te maken over zaken als communicatie, rapportages, financiële verslaglegging en aanbestedingen. Zo kwam het bureau niet op afstand te staan, maar op armlengte."
CdV: "Het heeft gefungeerd als een natuurlijk verlengstuk van de provincie. Een uitvoeringsorganisatie met één opdracht, gevestigd in het hart van het project.

Hoe viel deze constructie bij de reguliere organisatie?
CdV: "Je moet gewoon accepteren dat je zo'n groot project vanuit de lijn nooit zelf kunt doen. Ter illustratie: op het hoogtepunt waren er op het projectbureau 120 mensen actief. Dat is meer dan dat er op onze hele eenheid Infra werkten.

Wat zijn de 'lessons learned'?
CdV: "Dat dit model werkt, mits je de juiste randvoorwaarden schept. De focus die een projectorganisatie op locatie kan vasthouden, helpt bijvoorbeeld enorm bij het managen van de omgevingsfactoren. Als je dat krakkemikkig regelt, heb je veel meer gedoe dan wij nu gehad hebben."
BN: "Met de inkoop, altijd een belangrijk onderdeel, hebben we geen problemen gehad. Maar we gaan dat bij volgende projecten toch weer wat sterker koppelen aan de reguliere organisatie. We willen zo transparant mogelijk zijn. Dat gaat beter als je het dichtbij huis houdt. Verder is er een les op het gebied van grondverwerving. Normaal gaan we aan tafel zitten met de eigenaar; pas als dat niets oplevert, starten we een onteigeningsprocedure. Dat doen we voortaan tegelijkertijd. Je wint er wel een half jaar mee als je onverhoopt toch moet onteigenen."

Hoe kijken jullie op het project terug nu het voltooid is?
CdV: "In 1988 begon mijn werkend leven met een voorstudie naar de N201. En al ver daarvoor lag het onderwerp op tafel. Nu heb ik de afgelopen vijf jaren de eindverantwoordelijkheid voor het project mogen dragen. Dat vind ik prachtig. Vooral ook omdat de enorme investering geleid heeft tot resultaten die er niet om liegen. We hebben een sterk verbeterde verbinding gecreëerd, met mooie kunstwerken zoals het aquaduct, de Waterwolftunnel, fly-overs en twee grote nieuwe aansluitingen op de A4." BN: "Er ligt inderdaad wel wat. En: noem mij een ander project in Nederland dat na tien jaar zo dicht bij budget is gebleven. Dat is mede te danken geweest aan de 'dedicated' uitvoeringsorganisatie. De medewerkers slaagden erin met elkaar een gedreven en professioneel team neer te zetten. De resultaten zijn er naar." +

INHOUDSOPGAVE

8 **De kern**
De bouw in beeld

28 **Materialen**
Benodigdheden voor de bouw

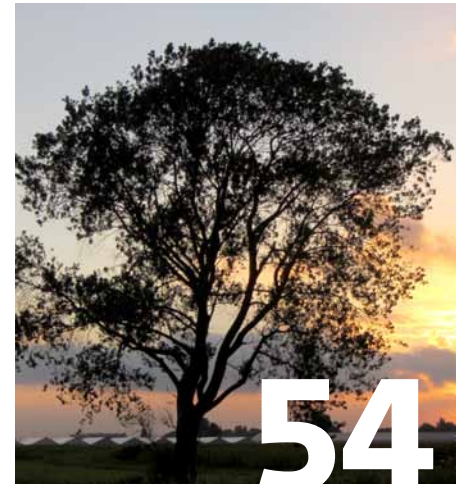
33 **Facts & Figures**

36 **Medefinanciers aan het woord**
Een weg die mensen verbindt

44 **Achter de schermen**
Facilterende afdelingen

48 **De projectdirectie**
Haalbaarheid, betaalbaarheid en betrokkenheid van begin tot eind

52 **Achter de schermen**
Het financiële geweten



54 **Oog voor natuur, recreatie en historie**
Waar eens watermolens en turfstekers het beeld bepaalden

59 **Infrastructurele kunstwerken**
De toevoeging van schoonheid

68 **Bedrijvigheid in Haarlemmermeer**
Informeren, sturen, samenwerken

70 **Dynamisch verkeersmanagement**

59

80 **Luchtfoto's**

90 **N201 Run**

94 **Team N201+**

96 **Het laatste woord**
Gedeputeerde Elisabeth Post

98 **Over N201**

EN VERDER...

BIJZONDERE BEROEPEN
+ De heier
+ De asfaltafwerker
+ De voorman
+ De betonijzervlechter

DE WEG EN...
+ De expert kuddegedrag
+ De coöperatie Park Rijk
+ De omwonende
+ De koeientunnel

80

GERARD KWAKKENBOS
Leeftijd: 62
Functie: projectleider
Van: Voorbij Funderingstechniek
Gereedschap: HSP en VSP
Doet dit: sinds 1967

DE HEIER

"Als projectleider bereid ik in samenwerking met de opdrachtgever de funderingswerkzaamheden voor. Vervolgens draag ik die over aan onze mensen van de uitvoering. Zodra een project is afgerond, doe ik nog het administratieve nawerk. Dat neemt allemaal niet weg dat ik tijdens de uitvoering dagelijks aan de heistelling sta. Ik kijk dan of alles goed gaat, en houd vooral de hoogtes van de palen in de gaten. Dat is zeker belangrijk bij dit deel van het project. We leggen een palenmatras bij het viaduct over Beechavenue. Dat wil zeggen: heel veel palen, op korte afstand van elkaar. Zo leg je snel een goede fundering. Maar die palen moeten dan wel allemaal op dezelfde hoogte komen te staan."

"Op deze locatie gaan de palen met ongeveer 250 stuks per dag de grond in. We doen dat met HogeSnelheidsPaal (HSP), een systeem waar Voorbij patent op heeft. Van boven trillen we palen met een kleine diameter de grond in, terwijl we er van onder met een 'pull down' van 12 ton aan trekken. Dat gaat vijf keer zo snel als normale heimethodes. Bij het opboren van het viaduct hebben we gebruik gemaakt van VotonSchroefPaal (VSP). Ook dat is een eigen en nieuw systeem van Voorbij. Het werkte prima. De nieuwe N201 vormt sowieso al een interessant, groot project. Ik vind het leuk om binnen die complexiteit problemen op te lossen, samen met de opdrachtgever of specialisten van een leverancier. 46 Jaar geleden ben ik in dit vak begonnen als smeerjongen. Na een periode op de kraan werd ik uitvoerder en nu ben ik projectleider. Het is mooi werk, dat ik nog altijd graag doe." +

DE KERN

Omlegging Amstelhoek

Boven: Toezichthouder Cor Voorberg tussen de bouwkeet en het werk.

Februari 2011
Betonstorten met de grootste betonpomp.

Mei 2011
Damwanden plaatsen.

Maart 2012
Uitzicht op de bouwkuip
en over de Amstel.

»

DE KERN

Omlegging Amstelhoek

Boven:
Bouwkuip met op achtergrond de noodschuif.

Juni 2012
Werkzaamheden in de bouwkuip.

Juni 2012
Werkzaamheden in de bouwkuip.

Juni 2012
Werkzaamheden in de bouwkuip.

»

DE KERN

Omlegging Amstelhoek

Boven:
Noodschuif in aquaduct Amstelhoek.

Januari 2013
Werkzaamheden in bouwkuip aan Noord-Hollandse zijde.

Mei 2013
In het aquaduct aan de Utrechtse zijde.

Mei 2013
In het aquaduct aan Noord-Hollandse zijde.

»

Boven:
Aanleg palenmatras.

DE KERN

Omlegging Schiphol-Rijk

December 2011
Omlegging Schiphol-Rijk.

Mei 2012
Intrillen damwanden.

November 2012
Betonstort Beechavenue.

»

DE KERN

Omlegging Schiphol-Rijk

Boven: Plaatsen liggers over Beechavenue, hierdoor is het gehele programma met elkaar verbonden.

Oktober 2012
Betonstort viaduct Kruisweg.

December 2012
Duiker in Aalsmeerdertocht.

Mei 2013
Start werkzaamheden laatste stuk.

»

DE KERN

Aansluitingen A4

Boven:
Inhijsen liggers noordelijke viaduct.

Juni 2010
Duiker.

Maart 2011
Controleren van de fietsbrug Geniedijk.

April 2011
Fietsbrug Geniedijk ligt te roesten.

»

DE KERN

Aansluitingen A4

Boven:
Inhijsen fietsbrug.

Januari 2011
Pergola in aanbouw.

Juni 2011
Het verkeer op de A4 gaat gewoon door.

September 2011
Inhijsen liggers noordelijke viaduct.

Boven:
Pegola.

Mei 2012
Pegola.

DE KERN

Aansluitingen A4

Mei 2013
Opening fietsbrug Geniedijk.

Juli 2013
Noordelijk viaduct over de A4.

LIEUWE KEUNING

Leeftijd: 27
Functie: asfaltafwerker / leerling-balkman
Van: MNO Vervat
Gereedschap: schep, hark, bezem, asfaltsteker, duimstok
Doet dit: sinds 2008

DE ASFALT-AFWERKER

"Asfalt moet helemaal vlak liggen, anders heeft het geen zin." Lieuwe weet precies waarom hij doet wat hij doet. Als asfaltafwerker loopt hij tijdens het asfalteren naast de asfalteermachine. Aan die machine hangen zijn schep, hark en bezem. "Daarmee maak ik opzetjes en haal ik alles weg wat in de weg ligt. Dat gaat dan bijvoorbeeld om stukjes oud asfalt, hout of koper. Maar ik veeg net zo goed een plasje water weg." Als er veel geschept moet worden, kan het werk best zwaar zijn. Zeker wanneer er asfalt aan zijn schep blijft kleven. "Voor die gevallen heb ik een asfaltafsteker bij me. Daarmee maak ik mijn gereedschap schoon."

Een belangrijke rol bij het asfalteren is weggelegd voor de balkman. "Die staat achterop de asfalteermachine, op de balk", legt Lieuwe uit. "Hij bepaalt de hoogtes van het asfalt. Mooi werk. Ik ben daar nu voor aan het leren." Dat is een vervolg op zijn opleiding tot asfaltafwerker. "Dat was een BBL (beroepsbegeleidende leerweg), waarbij je het vak in de praktijk leert. Het sprak mij meteen aan." Wat deed Lieuwe eigenlijk voordat hij de wegenbouw in ging? "Ik werkte in een supermarkt. Als ik in het weekend ging stappen, hadden mijn vrienden altijd meer geld op zak dan ik. Zij werkten in het asfalt, dus toen dacht ik: dat lijkt mij ook wel wat." De carrière switch pakte goed uit. Lieuwe heeft er geen moment spijt van gehad. "Het is leuk werk. En toen ik in de supermarkt zat, kwam ik onder werktijd nooit ergens. Met mijn huidige baan kom ik door heel Nederland, zoals nu met dit gigantische N201 project bij Schiphol. Het bevalt mij prima." +

MATERIALEN

Je bouwt een weg, een tunnel, een viaduct en je hebt daarvoor nodig? Een hele grote boodschappenwagen met plaats voor onder andere de volgende benodigheden.

1.647 km
VERTICALE DRAINAGE

14.750 m² DAMWAND
voor het aquaduct Amstelhoek.

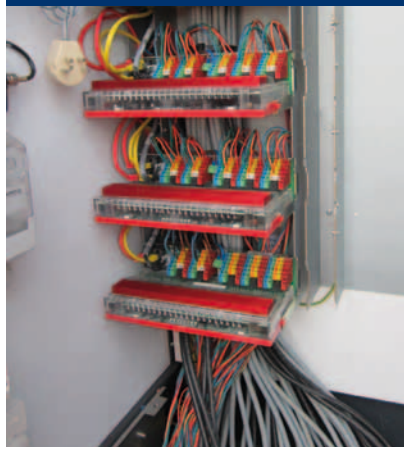
65 km KABELS

3.100.000 kg

WAPENINGSSTAAL

7 **VERKEERSREGELINSTALLATIES**

voor aansluitingen A4.



39.500 **VRACHTWAGENS GROND**

voor aansluitingen A4.

14 km **PVC** voor riolering aansluitingen A4.

238 LICHTMASTEN

voor omlegging Schiphol-Rijk.

160.000 ton
ASFALT voor aansluitingen A4.

9.833 BETONPALEN
voor palenmatrassen.

33.000 TEGELTJES voor de 'slangenwand'.

& FACTS FIGURES

Een overzicht van een aantal belangrijke facts & figures van de aansluitingen A4, de omlegging Schiphol-Rijk en de omlegging Amstelhoek.

Aansluitingen A4	
Lengte tracé	6.6 km
Verticale drainage	1.500 km (van hier tot Milaan)
Zand	1.200.000 m3 (= 60.000 vrachtwagens)
Grond	790.000 m^3 (= 39.500 vrachtwagens)
Beton	12.500 m^3
Betonpalen	2.164 st.
Bewapeningsstaal	1.600.000 kg
Pvc voor riolering	14 km
Stalen damwanden	3.968 ton
Asfalt	160.000 ton
Granulaat (puinlaag onder het asfalt)	145.000 ton
Kabel voor alle installaties	50 km, waarvan 12 km glasvezel en 38 km voedingskabel
Nieuwe portalen	26 st.
Aangepaste portalen	13 st.
Detectielussen	200 st.
Vangrail	12 km
Rijkswegverlichting	7 km aangepast/vernieuwd
Provinciale wegverlichting	6 km aangepast/vernieuwd
Verkeersregelinstallaties	7 st. inclusief lussen en masten
Lengte HOV-viaduct	124 m
Lengte pergola (busbaan)	365 m
Lengte fietsbrug Geniedijk	358 m

Omlegging Schiphol-Rijk	
Totale tracé	3,2 km
Viaduct Naritaweg	30 m
Viaduct Kruisweg	330 m
Spiegelafstelplaats voor vrachtwagens	1 st.
Verkeerslichten	2 st.
Vaarduikers	4 st.
Lichtmasten	238 st.
Heipalen voor de viaducten	471 st.
Betonpalen voor het palenmatras	7.365 st.
Beschoeiing langs de watergangen	4.600 m
Vangrail	4.650 m
Beton voor viaducten/ vaarduikers	10.850 m^2 (543 vrachtwagens)
Watergangen graven	27.600 m^3
Grond ontgraven	158.800 m^2 (7.940 vrachtwagens)
Zand aanbrengen	270.000 m^2 (13.500 vrachtwagens)
Amstelhoek	
Totale tracé	2.835 m
Algemene gegevens	
Hoogste punt van de weg	0,800 m NAP
Laagste punt van de weg	-9,934 m NAP
Waterstand Amstel	-0,400 m NAP
Wegen	
Grond/veen/zand ontgraven	47.000 m^3
Grond/veen/zand aanvullen	199.000 m^3
Zand voorbelasting (aanvullen en ontgraven)	144.000 m^3
Verticale drainage	147.000 m
Grondwapening	82.400 m^2
Lengte te graven watergangen	5.100 m
Lengte aan te brengen geleiderail	192 m
Leidingen (riolering)	690 m
Aantal putten/kolken	27 st.
Wegverharding asfalt	20.000 ton
Menggranulaat	41.730 m^2 (24200 ton)

Lengtemarkeringen	16 km
Lengte weg project Amstelhoek	2.835 m
Tijdelijke bouwwegen tbv aquaduct	2.400 m
Kanteldijk	500 m (16.400 m^3 klei)
Voorzuivering	140 m (155 m^3)
Grondkabel	15 km
Lichtmasten	101 st.

Aquaduct

Lengte toeritten	213 m
Lengte gesloten deel	135 m
Grond/veen/zand ontgraven	36.000 m^3 t.b.v. aquaduct
Tijdelijke damwanden	1.665 m^2 damwand (276 ton)
Tijdelijke gordingen tbv stempels	760 m (365 ton staal)
Tijdelijke stempels	2.250 m (200 ton staal)
Nieuwe damwanden	870 m 14.750 m^2 damwand (2.500 ton staal te leveren)
Aantal prefab betonpalen	304 st.
Onderwaterbeton	5.770 m^3
In het werk gestort beton	9.560 m^3
Hoeveelheid wapening	1.500.000 kg
Bekisting	8.500 m^2
Inhoud pompkelder	336 m^3
Capaciteit pompen per pomp	85 m^3 (3 pompen elk 50% capaciteit (max cap. 170 m3/u)
Lengte heuvelwaterafvoer	255 m
Specificaties tunnel technische installaties	snelheidsdetectie, operator, camera's, omroep-installatie, aanvalstrappen weerzijde gesloten deel, beinvloeding VRI's kruispunten weerzijde aquaduct incl. informatiepaneel
Oppervlakte depotruimte	22.000 m^2
Oppervakte hittewerende bekleding	1.750 m^2
Oppervlakte tegels	776 m^2
Anti-vandaal coating	3.000 m^2
Schanskorven	460 m
Noodkering	12 x 6,7 m^2 = 80,4 m2, 27.000 stalen deur
Omhulling noodkering	466 m^2 (hout, staal en net) 12.000 staalconstructie omhulling

Een weg die mensen verbindt

Het omvangrijke N201+ programma kent een groot aantal medefinanciers, van divers pluimage. Het ministerie van Infra en Milieu, provincie Utrecht, Stadsregio Amsterdam, De Ronde Venen, Schiphol en FloraHolland vertellen waarom zij het belangrijk vonden om bij te dragen aan de nieuwe weg.

Voor Peter Hollaar, sinds kort gepensioneerd projectleider subsidies bij Rijkswaterstaat Directie Noord-Holland, staat het nut van de vernieuwde N201 buiten kijf. “De leefbaarheid en veiligheid van met name Aalsmeer en Uithoorn gaan er op vooruit, doordat de weg niet meer dwars door hun dorpen loopt. De bereikbaarheid van Schiphol en FloraHolland, twee economische motoren van nationaal belang, wordt er door verbeterd. Als straks de economie verder aantrekt, zal die nieuwe weg zijn waarde nog eens extra bewijzen.” Al deze voordelen bij elkaar opgeteld, wil nog niet zeggen dat het Rijk carte blanche gaf toen de plannen eind jaren negentig van de vorige

PETER HOLLAAR
Functie: projectleider subsidies bij Rijkswaterstaat Directie Noord-Holland (sinds kort gepensioneerd)

ALEX COLTHOFF
Functie: hoofd Infra van Stadsregio Amsterdam

eeuw op de Haagse burelen belandden. "De toenmalige minister vond het erg duur", herinnert Hollaar zich. "Ze wilde een second opinion met betrekking tot de kosten en het ontwerp. Dat heb ik toen gecoördineerd. We hebben alles doorgelopen en kwamen uit op een besparing van ongeveer honderd miljoen. Dat betekende aanpassing op zestien punten van het ingediende ontwerp. De gemeenten waren daar niet zo blij mee. Maar als Rijkswaterstaat sta je wat verder van hen af dan de provincie. Dat maakt het iets gemakkelijker om over dat soort zaken in overleg tot overeenstemming te komen. Toen dat gelukt was, ging de kogel door de kerk en ging het Rijk akkoord met een financiële bijdrage."

"De bereikbaarheid van Schiphol en Flora-Holland wordt enorm verbeterd."

EVIDENT BELANG

"We hadden het zelf kunnen bedenken", zegt Alex Colthoff, hoofd Infra van Stadsregio Amsterdam, over het N201+ programma. "Er is nauwelijks een project denkbaar waarvan het economisch belang voor onze regio meer evident is." Dat sluit naadloos aan op de doelstellingen van de Stadsregio: leefbaarheid, verkeersveiligheid, openbaar vervoer en -inderdaad- economisch belang. "Wij hebben er dan ook behoorlijk veel geld in gestoken. In financieel opzicht is dit voor ons zelfs het grootste infrastructurele project waar aan wij ooit hebben mee gedaan." Tot aan de definitieve besluitvorming over de plannen was Colthoff er zeer intensief bij betrokken. Daarna, vanaf de uitvoering, werd dat een stuk minder. "Een goed teken, want dat betekent dat het allemaal goed loopt. Een ander positief signaal was dat de driemaandelijkse vergaderingen van de Stuurgroep bij gebrek aan agendapunten regelmatig werden afgezegd. Maar we blijven tot aan het einde betrokken. Zo deden we zelfs mee aan de 'N201 run', het hardloopevenement dat op 14 december 2013 »

op het nieuwe tracé georganiseerd werd. Heerlijk om even over die mooie, nieuwe infra en dat verse asfalt te rennen."

COMMUNICEREND VAT

Manager Landside Access Schiphol Olaf van Reeden stelt het klip en klaar: "Je kunt nog zo'n mooie, internationaal hoog gewaardeerde luchthaven hebben. Maar als je er niet kunt komen, heb je er niets aan." Meer dan 100.000 passagiers, 60.000 medewerkers en grote stromen beroepsgoederenvervoer moeten zich elke dag opnieuw een weg van en naar Schiphol banen. De A4, A5 en A9 bewijzen daarbij goede diensten, maar de N201 is volgens Van Reeden minstens zo belangrijk. "Het wegenstelsel is één groot communicerend vat. Als de doorstroming op één stuk verbetert, verbetert het op alle stukken. We zien het nu al. Dankzij de nieuwe N201 is Schiphol-Oost duidelijk beter bereikbaar en is de aansluiting op de A4 en A9 sterk verbeterd."

> "De N201 vergroot het vertrouwen in de regio."

De impact van de nieuwe weg op de bereikbaarheid van Schiphol staat voor Van Reeden vast. Maar, en dat vindt hij misschien nog wel belangrijker, dat geldt ook voor de impact op het imago van de bereikbaarheid. "Het gaat om vertrouwen. Passagiers, medewerkers en bedrijven willen allemaal weten waar ze aan toe zijn. De N201 draagt bij aan dat vertrouwen. Als dat zou wegvallen, heb je echt een probleem. Schiphol wordt dan ook minder aantrekkelijk als vestigingslocatie voor bedrijven." Geldt Van Reeden dan wel als een 'tevreden klant'? "Als ik het zo mag zeggen: ik ben heel

OLAF VAN REEDEN
Functie: manager Landside Access Schiphol

Links: ambtenaar Martin Heijtel.

KEES SCHOUTEN
Functie: wethouder
De Ronde Venen

tevreden, maar blijf steeds verder kijken. Belangrijk is nog een betere verbinding richting de A2 en de benutting van de door het project vrijgekomen infrastructuur voor vrije verbindingen voor bus- en vrachtverkeer. Ik hoop dat we daar, na dit succes van de N201, met alle partijen samen aan verder kunnen werken."

EEN VERADEMING

Voor gemeente De Ronde Venen staat de vernieuwde N201 vooral voor bereikbaarheid. "Die neemt enorm toe", aldus wethouder Kees Schouten (Verkeer & Vervoer). "Het verkeer vanuit Aalsmeer en Schiphol hoeft zich niet meer door Uithoorn heen te worstelen om in De Ronde Venen te komen." Andersom is er ook winst. Veel inwoners van de gemeente werken op Schiphol, bij FloraHolland of in Hoofddorp. "Het forensen wordt voor hen een verademing." Economisch belang is er ook, stipt de wethouder aan. "Wij hebben een behoorlijke industrie, waaronder veel grote transportbedrijven. Zij verzekeren mij al jaren dat elke tien minuten besparing op de reistijd zich

"Het forensen wordt een verademing."

vertaalt in pure financiële winst." Voor de kern Amstelhoek heeft de nieuwe N201 ook zo zijn voordelen, om te beginnen op het gebied van verkeersveiligheid en leefbaarheid. "Daar rijden per dag straks zo'n 15.000 auto's aan doorgaand verkeer minder doorheen. De omlegging van de weg schept bovendien letterlijk ruimte voor nieuwe ontwikkelingen." Over het aquaduct, dat Uithoorn met De Ronde Venen verbindt, is Schouten eveneens te spreken. "Landschappelijk vind ik het een stuk beter dan de eerder geopperde brug. Een dure oplossing, maar zijn geld zeker waard." Optimaal gelukkig is Schouten toch nog niet. Dat heeft onder meer te maken met het landbouwverkeer. "In de oude situatie reed dat allemaal over de Irenebrug. Die wordt, volgens de plannen van gemeente Uithoorn, »

afgesloten. Dan moeten de boeren via De Kwakel rijden, maar dat is veel te ver om. Mijn idee is om het nieuwe aquaduct voor hen open te stellen, desnoods alleen op bepaalde uren."

PROVINCIALE SAMENWERKING

De N201 steekt in het midden van de Amstel de grens tussen de provincies Noord-Holland en Utrecht over. Het nieuwe stuk sluit, vanaf het aquaduct en na een slinger over het weiland van boer Van Bemmel, aan op het Utrechtse wegennet (de oude N201).

"Noord-Holland legt aan, Utrecht faciliteert."

"Daar moesten we natuurlijk afspraken over maken," vertelt senior projectmanager Ben van de Puttelaar van provincie Utrecht. "Die kwamen neer op de volgende rolverdeling: Noord-Holland legt aan, Utrecht faciliteert." Dat betekende, onder meer, dat Utrecht ondersteuning verleende bij de grondverwerving en dat diverse specialisten keken naar diverse beheerstechnische zaken. Daarnaast droeg de provincie Utrecht met De Ronde Venen twee miljoen euro bij aan de meerkosten van de bouw van het aquaduct onder -in plaats van een hoge brug over- de Amstel. "Maar ons voornaamste belang binnen dit project ligt in de wens om de hoeveelheid verkeer richting de A2 te verminderen. Dat loopt namelijk door het gevoelige gebied van de Vinkeveense Plassen. In overleg met Noord-Holland is besloten om de nieuwe weg zo aan te leggen, dat de verkeersstromen zoveel mogelijk naar de A4

BEN VAN DE PUTTELAAR
Functie: senior projectmanager provincie Utrecht

MARCEL CLAESSEN
Functie: concernmanager Logistiek & Faciliteiten FloraHolland

en A9 worden geleid. Richting de A2 wordt geknepen, door de N201 bij Uithoorn van tweemaal twee naar tweemaal één rijstrook terug te brengen."
Wat Van de Puttelaar betreft, ligt er nu in het noordwestelijke puntje van zijn provincie een mooi stukje werk. "Het resultaat strookt met de prima provinciale samenwerking. Het Projectbureau N201+ had alles uitstekend georganiseerd. We zijn bij de gehele voortgang betrokken geweest en hebben goed overleg kunnen voeren. Gewoon top."

STAP VOORUIT

Het knijpen van het verkeer richting A2 is voor FloraHolland een meer dan relevant onderwerp. Veel bloemen en planten zijn bestemd voor markten in het oosten, en de A2 en A9 vormen de kortste route die kant op. "In de oorspronkelijke plannen zou de N201 dan ook doorlopen naar de A2", aldus concernmanager Logistiek & Faciliteiten Marcel Claessen van FloraHolland. "Het is jammer dat die ontsluiting er nu niet is. We hopen dat daar in de toekomst nog een oplossing voor komt." Wat daar aan kan bijdragen, is de aanleg van de OLV (ongestoorde logistieke verbinding, exclusief voor vrachtvervoer). Claessen rekent erop dat het

"Dynamische infopanelen wijzen de weg."

er ook echt van komt. Een hulpmiddel dat inmiddels wel realiteit is, zijn de dynamische informatiepanelen op het terrein van FloraHolland. "Die geven route-advies, op basis van informatie van Rijkswaterstaat", legt Claessen uit. "Dat helpt om de goede kant op te rijden. Maar toekomstige maatregelen blijven ook nog nodig."
Greenpark Aalsmeer, met FloraHolland en de daar gevestigde bedrijven als kloppend hart, vormt een economisch knooppunt dat goed is voor een kleine 50.000 banen in de regio. Een soepele ontsluiting is dus van groot belang. "De nieuwe weg zie ik als een goede stap vooruit. Het verbetert de ontsluiting richting de snelwegen en er is minder congestie. Dat was vervelend voor de vrachtwagens die met bloemen en planten in de file stonden, maar ook voor de omwonenden. Ik ben er trots op dat we deze verbetering met overheid en bedrijfsleven tot stand hebben gebracht." +

MOHAMED ABOUABDELLAH
Leeftijd: 57
Functie: voorman
Van: Van Gelder
Gereedschap: "alles wat nodig is"
Doet dit: sinds 2000

DE VOORMAN

Hij is voorman, maar staat ook bekend als 'de rechterhand van de uitvoerder' en 'manus van alles'. Mohammed, roepnaam Mo, pakt alles aan. Dat is nou net wat hij zo leuk vindt aan zijn werk én aan het N201 project. "Ik werk hier al anderhalf jaar aan mee", vertelt hij. "Op dit moment ben ik een beschoeiing aan het zetten, in een watergang onder het nieuwe viaduct over Beechavenue op Schiphol-Rijk. Lekker door de modder sloffen. Maar kort geleden waren we purschuimblokken aan het plaatsen tussen de weg en de brug. Toen kwam het erop aan om de blokken precies op de juiste, verschillende lengtes te snijden en goed te stapelen. Dat was weer heel wat anders."

Waar het volgens Mo in zijn werk om draait, is vakmanschap. "Je moet dingen kunnen, handig zijn en steeds willen bijleren." Dat laatste heeft hij zelf dan ook gedaan. Binnen Van Gelder behaalde hij de afgelopen jaren diverse certificaten. "Voordat ik bij dit bedrijf kwam, werkte ik als loodgieter en elektricien. Alles bij elkaar heb ik een brede basis opgebouwd, om veel verschillende soorten klussen te doen." In 1992, op relatief late leeftijd, kwam Mo vanuit Marokko naar Nederland. Het eerste wat hij deed, was de taal leren. "Vier jaar lang was ik bezig om mijn diploma te halen. Ik wilde het goed doen, want taal is belangrijk. Zeker ook op het werk. Je moet weten wat de ander zegt. Anders krijg je misverstanden, met alle gevolgen van dien." Hij zegt het allemaal met een duidelijk hoorbaar accent, maar in volkomen begrijpelijk en vrijwel foutloos Nederlands. "Het kan nog veel beter," vindt hij zelf. "Als ik mijn kinderen Nederlands hoor praten, ben ik jaloers!" +

FACILITERENDE AFDELINGEN

Grond verwerven, risico's beheersen, vergunningen aanvragen, de omgeving managen; betrokkenen die vaak onzichtbaar blijven, vertellen over hun rol in het Masterplan N201+.

"Het was mijn taak om de benodigde gronden voor de aanleg van de weg tijdig beschikbaar te krijgen. Daarin had ik een coördinerende rol, waarbij ik sturing gaf aan de rentmeesters en taxateurs die de gesprekken aangingen met de grondeigenaren. In het Programma N201+ hebben we met ongeveer een kleine driehonderd mensen gesproken over de aankoop van hun grond. In zo'n vijftien gevallen kwam het helaas tot een onteigeningsprocedure. Daar draait het op uit als grondeigenaren niet willen verkopen. De reden daarvoor is meestal dat zij onze schadeloosstelling onvoldoende vinden. Of ze hebben principiele bezwaren tegen de komst van de weg. Trots ben ik op al die gevallen waarbij we wél minnelijke overeenstemming met de grondeigenaren bereikten, en binnen de kostenraming en planning tot aankoop konden over gaan. Voor de planning vormt grondverwerving risico nummer één op het moment dat we moeten gaan onteigenen."

Diederik Schrama
GRONDVERWERVER

"Als een spin in het web ondersteun ik de projectmanager, de projectleider en eigenlijk het hele team. Het gaat daarbij vooral om secretariële werkzaamheden zoals notuleren, plannen, de post en regelwerk. Ons project is het mooiste van het hele Programma N201+, omdat we op zo'n fraaie locatie aan de Amstel zitten. We zijn wel eens bootje gaan varen, en op een warme dag ben ik tijdens mijn lunchpauze zelfs een keer gaan zwemmen. Dat soort dingen tekent de goede sfeer."

"Ik vind het bijzonder dat we met zo'n team, samengesteld uit mensen vanuit het hele land, zo'n grote klus weten te klaren. We hebben er allemaal aan bijgedragen dat er nu zo'n mooi aquaduct ligt. Voor mij was het ook weer een leerzaam project. Ik heb veel technische kennis opgedaan. Dat neem ik mee naar mijn volgende project; de N207 bij Nieuw-Vennep."

Linda Vermeulen
PROJECT ONDERSTEUNER
OMLEGGING AMSTELHOEK

“In de bestekfase bekijk ik hoe we het werk kunnen uitvoeren, met behoud van de doorstroming van het verkeer. Dat is bij een project als dit niet eenvoudig. Hele stukken weg ondergaan een complete transformatie. Er worden bruggen, viaducten en tunnels gebouwd. In het Programma N201+ hebben we slechts vier keer een grote, volledige afsluiting hoeven toepassen. Dat was onder meer bij de Kruisweg in Hoofddorp, in één rijrichting, en bij de vervanging van de rotonde door een T-kruising op de Schipholdijk bij de A9. Tijdens de uitvoering zelf blijft er voor mij nog genoeg detailwerk over. Een complicerende factor vormt daarbij de aanwezigheid van veel verschillende wegbeheerders: vijf gemeenten, Schiphol, de provincie en Rijkswaterstaat. Wij hebben geprobeerd hen, de weggebruikers én de aannemers zoveel mogelijk tevreden te stellen.”

“Persoonlijk ben ik heel blij dat ik voor het eerst aan zo’n groot project heb mogen meewerken. Het vormt de slagroom op de taart van een carrière die over enkele jaren ten einde loopt. Het was boeiend om, in het krachtenspel van veel betrokken partijen, steeds alle neuzen dezelfde kant op te krijgen.”

Jan Lubbersen
COÖRDINATOR FASERING & LOGISTIEK

“Het Programma N201+ bestaat uit zeven projecten. Die hebben allemaal hun eigen dynamiek en verschillen qua contractvormen, aannemers en factoren die van invloed zijn op de voortgang. Mijn taak is het bewaken van die voortgang. Als er afwijkingen ontstaan, bespreek ik die met de betreffende projectmanagers. Waar nodig nemen we corrigerende maatregelen. Daarnaast voer ik maandelijks overleg met de projectdirecteur en lever ik input voor de kwartaalrapportages. Daarmee informeren we de bestuurders, zodat zij op de hoogte blijven over de voortgang. Verder ben ik mede-beoordelaar van claims van aannemers: waarom is er een vertraging in het werk opgetreden en aan wie lag dat?”

“We zijn geconfronteerd met veel verschillende oorzaken van vertraging. Denk aan strenge winters, veranderde tunnelwetgeving en soms moeizame grondverwerving. Desondanks hebben we de schade voor de planning en de overlast voor de omgeving binnen de perken kunnen houden. Dat is vooral te danken geweest aan de bereidheid van de aannemers en andere betrokkenen, om steeds te zoeken naar creatieve oplossingen. Daar kijk ik met een goed gevoel op terug.”

Ruud Moes
PROGRAMMA PLANNER

»

"Omgevingsmanagement draait om het creëren van draagvlak bij partijen in de omgeving. Het doel is om planning, budget en scope van het project zoveel mogelijk in tact te houden. Bij het Projectbureau N201+ hebben we vooraf een analyse gemaakt: wie zit waar, wat zijn hun belangen, en met wie kunnen we problemen verwachten? Op basis daarvan hebben we met enkele partijen een periodiek overleg opgezet, en met anderen een individuele relatie opgebouwd. Van daaruit zijn we de wederzijdse belangen gaan bewaken. Op die manier is bijvoorbeeld besloten om de vervanging van de Bosrandbrug niet na, maar gelijktijdig met de N201 uit te voeren. Anders hadden bedrijven op Schiphol-Oost na de oplevering problemen gekregen met hun bereikbaarheid."

"Bij diverse projecten was sprake van vastgelopen grondverwervingen. Daar ben ik op afgegaan. Vanuit een zeker empathisch vermogen herstel ik dan het vertrouwen, letterlijk aan de keukentafel. Daarna kijk ik realistisch naar de wederzijdse belangen en ga ik na wat de bandbreedte is voor de onderhandelingen. Vervolgens steek ik er zoveel tijd en energie in als nodig is. Uiteindelijk is het gelukt om zo bijna alles op te lossen."

Ramon Kuipers
OMGEVINGSMANAGER

"Als overheid hebben we binnen dit project honderden vergunningen moeten aanvragen bij andere overheden. Bijvoorbeeld voor de kunstwerken, en voor activiteiten die impact hadden op water, bodem, flora en fauna. Het Programma N201+ is een provinciaal project, met de omvang van een landelijk project. In dat laatste geval volstaat één planologische procedure. Wij moesten er minimaal één per gemeente voeren, om te komen tot nieuwe bestemmingsplannen of uitzonderingen op bestaande bestemmingsplannen. Complicerende factor was dat we daar in 2004 mee begonnen, terwijl het ontwerp nog niet klaar was. Nadat in 2010 de meeste vergunningen binnen waren, heb ik mijn aandacht verlegd naar andere conditionerende activiteiten. Dat ging onder meer om raakvlakmanagement: ervoor zorgen dat de zeven projecten fysiek, qua vormgeving en op overige aspecten goed op elkaar aansluiten."

"Zo'n groot project kun je niet alleen doen. We hebben samengewerkt met bewoners en bedrijven, met de partners in het project en als goede collega's binnen het Projectbureau N201+. We zijn erin geslaagd om gedurende het hele traject win-win situaties te creëren. Daar ben ik trots op."

Erik Kok
PLANOLOGIE & VERGUNNINGEN EN CONDITIONERENDE ACTIVITEITEN

“In een vroeg stadium heb ik met vertegenwoordigers van de projecten plenaire sessies gehouden. En later ook met de aannemers. Dat leverde input op om het plannings- en risicomanagement op te zetten en actueel te houden. Bij risicomanagement gaat het om risico's, beheersmaatregelen en actoren. Welke gebeurtenissen kunnen planning en budget beïnvloeden, wat kunnen we er aan doen om die risico's te beheersen en wie voert dat uit? Een voorbeeld was het mandaat van het Projectbureau N201+. Dat was in het begin onduidelijk, met als risico dat het bureau te weinig slagkracht zou hebben. Onze beheersmaatregel was het regelen van mandaat en het aanstellen van een intermediair bij de lijnorganisatie. Zo ontstond er er een lijntje van projectbureau naar provincie.”

“We hebben niet elk risico kunnen voorspellen. Zo zagen wij, net als de rest van de wereld, in 2006 de economische crisis niet aan komen. Maar ik ben er trots op dat ons plannings- en risicomanagement binnen dit enorme project een werkend systeem bleek te zijn.”

Saskia Radt
RISICOMANAGER

“In het projectgebied van de N201 liggen electriciteits- en telecomkabels en water- en gasleidingen van 44 verschillende bedrijven. Het was mijn verantwoordelijkheid om deze niet-weggebonden kabels en leidingen te conditioneren. Dat wil in het kort zeggen: bepalen waar het project en de kabels en leidingen conflicteren, en welke maatregelen vervolgens nodig zijn. Dat laatste kan variëren van het verlengen van een mantelbuis voor 500 euro, tot een verlegging van leidingen waar een prijskaartje van vele miljoenen aan hangt.”

“De kabel- en leidingbeheerders worden hier vaak niet blij van. Ze moeten netten aanpassen en draaien geregeld op voor de kosten. Bovendien hebben we hier te maken gehad met meerdere aannemers, doordat het project in delen is opgeknipt. Het mooie is dat het toch steeds is gelukt om er met elkaar op tijd en in goede harmonie uit te komen. Als ik deze mensen in een volgend project weer tegen kom, kunnen we op ons gemak een kop koffie met elkaar drinken.”

Wim van Oudbroekhuizen
PROJECTLEIDER KABELS & LEIDINGEN

DE PROJECTDIRECTIE

HAALBAARHEID, BETAALBAARHEID EN BETROKKENHEID VAN BEGIN TOT EIND

In de twaalf jaren dat het Programma N201+ formeel bestaat, stonden vier projectdirecteuren aan het roer. Ieder vertegenwoordigt een andere fase van deze enorme infraklus. Een terugblik in viervoud.

Zo'n beetje het eerste wat kersverse directeur Albert de Vries in 2001 deed, was het teruggeven van zijn opdracht. Uiteraard ging daar wel iets aan vooraf. Hij had de haalbaarheidsstudie voor de nieuwe N201, opgesteld door private partijen onder leiding van VNO-NCW, tegen het licht gehouden. Zijn conclusie: onhaalbaar. "Teveel kikkers in de kruiwagen en een voorgesteld budget dat met 2,1 miljard veel te hoog lag." Na de aanvankelijke schrik bij de grote trekkers van het project (gedeputeerde Hen de Boer en de wethouders Verbrugge van Uithoorn en Boom van Aalsmeer), mocht De Vries een Plan B bedenken. "De weg op palen boven de Fokkerweg werd geschrapt, want die slokte ongeveer 30% van het budget op. Daarnaast vereenvoudigden we het proces. Geen publiek-private samenwerking, maar een project van provincie en gemeenten waarbij het bedrijfsleven pas later betrokken werd." Na deze versobering bleken er nog steeds teveel kikkers aan boord te zijn. Amstelveen, met na de verkiezingen een nieuwe wethouder aan het roer, stribbelde tegen. Deze gemeente stapte uit het project, om een aantal jaren later gelukkig alsnog aan te schuiven.

GAT VAN 300 MILJOEN

Behalve op de lokale overheid moest De Vries zijn pijlen ook op het Rijk richten. "We zaten met een gat van 300 miljoen. Maar de minister zei: met een provinciale weg hebben wij niets te maken. Toen hebben wij het omgekat tot een zaak van Rijksbelang, door in ons verhaal de bereikbaarheid van Schiphol centraal te stellen. Het dichtslibbende wegennet rondom de luchthaven, met de N201 als bottleneck, was in die tijd een actueel onderwerp." Vanuit die invalshoek lobbyde De Vries verder. Hij zette een 'CDA-lijn' op, die van de lokale partijleden reikte tot aan premier Balkenende. "Ik heb hem er op een borrel vijf minuten over gesproken. Dat was net het duwtje dat het CDA nodig had om op een partijcongres de Rijksbijdrage aan het Programma N201+ te steunen." Het zijn dierbare herinneringen voor De Vries. Hij is er trots op dat hij een onmaakbare haalbaarheidsstudie omzette in een haalbaar plan, tegen een budget dat twaalf jaar later nog steeds staat.

Albert de Vries

"Het budget van twaalf jaar geleden staat nog steeds."

SPANNENDE AVONDEN

In 2004 nam Ton Heddema, tot die tijd projectleider financiering, het stokje van De Vries over. Hij begeleidde de voorbereiding van het Realisatiebesluit en de overgang van de projectorganisatie. "In die periode zaten we met een projectteam van ongeveer tien man/vrouw in een oude kwekersvilla aan de Hornweg »

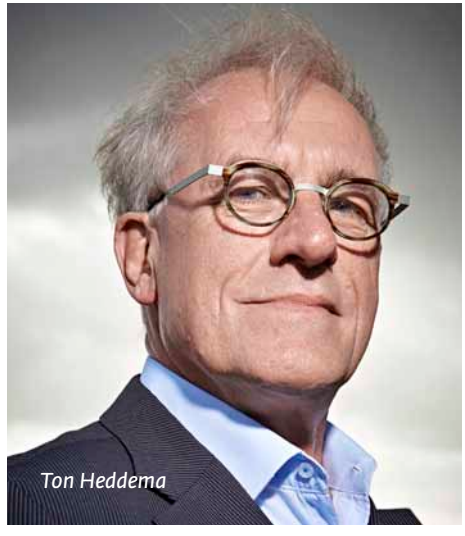
in Aalsmeer. We trokken met een roadshow langs de gemeenteraden, waarbij ook Provinciale Staten wel eens aanschoven. Daar presenteerden we de plannen, waarna steevast stevige discussies ontstonden. Per slot van rekening stelden wij voor om een voornamelijk landelijk gebied, dat toch al onder druk stond, te doorsnijden met een nieuwe weg. Het heeft wat spannende avonden opgeleverd."

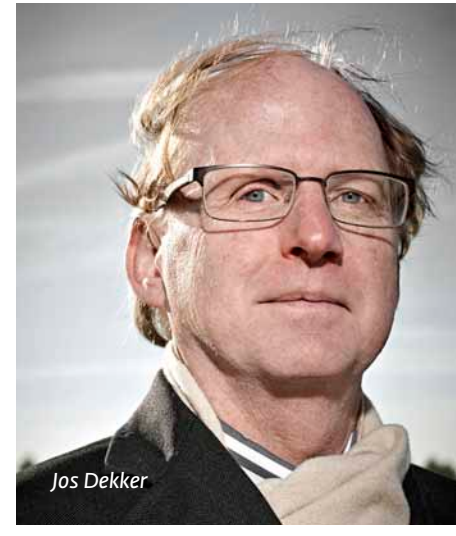
50.000 KUUB ASBEST

Voor Jos Dekker lag er, bij zijn aantreden in juli 2005, een drieledig takenpakket klaar: het uitwerken van ontwerpen voor de zeven projecten, de contractering (inclusief bijbehorende strategie) voor de uitvoering en het opzetten van de definitieve projectorganisatie. Hij verhuisde het team naar een kantoor aan de Boeingavenue, op Schiphol-Rijk. "Daar hebben we toen het Projectbureau N201+ ingericht en er de mensen bij gezocht. Het lukte om een professioneel, 35-koppig team van uitblinkers samen te stellen. Daarmee slaagden wij erin om

"Oud-gedeputeerde Cornelis Mooi zie ik als de geestelijk vader van het project."

complexe vraagstukken met denkkracht en creativiteit op te lossen." Er kwam, zo vroeg in het project, nogal wat op het team af. Zo werd na het slaan van de eerste damwanden bij de Ringvaart een verondersteld explosief uit de Tweede Wereldoorlog aangetroffen, en bleek er in het veen 50.000 kuub asbestverontreiniging te zitten. "Die tegenslagen hebben we overwonnen, mede dankzij de coöperatieve houding van de aannemers. Maar met name doordat we zelf de rust bewaarden en helder zijn blijven nadenken." Dekker wil vooral ook voormalig gedeputeerde Cornelis Mooij genoemd hebben. "Ik zie hem als een soort geestelijk vader van het project. Dankzij zijn inzet en


Ton Heddema


Jos Dekker

betrokkenheid is de nieuwe N201 definitief van de grond gekomen."

7 X 'EIGEN DYNAMIEK'

In november 2011 werd Dekker opgevolgd door Peter Weevers, de huidige projectdirecteur. "Vanaf het voortraject van Jos heb ik de uitvoering opgepakt en later de gefaseerde openstelling van de verschillende projectonderdelen. Op het programma staan voor mij nu nog de afbouw van de organisatie en de overdracht van de nieuwe weg aan de partners en Rijkswaterstaat."
Wat was voor Weevers de grootste uitdaging? "Het feit dat elk project zijn eigen dynamiek heeft. Om enkele voorbeelden te geven: bij de Omlegging Aalsmeer-Uithoorn vormde het vergunningstraject van de Waterwolftunnel een hardnekkig probleem, waarover uiteindelijk besloten is om voor de afbouw en openstelling een aparte organisatie op te zetten. Bij Schiphol-Rijk was de uitvoering al begonnen, terwijl nog niet alle grond verworven was. En bij Amstelhoek kregen we een rechtszaak aan onze broek van een aannemer, die meende dat hij bij de aanbesteding ten onrechte gepasseerd was. Dat zijn dus allemaal volstrekt verschillende problemen, waar je verschillende oplossingen voor moet bedenken."

DOEL BEREIKT

Ondanks al die verschillen in dynamiek, zijn de projecten letterlijk onlosmakelijk met elkaar verbonden. Ze moeten immers als geheel opengesteld worden. Hoe koppel je alles aan elkaar? Weevers: "Elk project is bemenst met een professioneel team, dat de omgeving en de contracten met de aannemers bewaakt. Daarnaast bewaak ik met mijn team de totale programmadoelstelling. Door daar met zijn allen voortdurend scherp in te blijven én door voortdurend goed te communiceren met gedeputeerde Elisabeth Post, blijf je op het goede spoor."
Weevers is de projectdirecteur die straks de deur achter het programma dicht trekt. Hoe voelt dat? "Als je ziet wat wij hier met zijn allen gebouwd hebben, en je bedenkt wat daar aan historie, procedures en voorbereidingen aan vooraf is gegaan… We zijn er dan toch maar mooi in geslaagd om, in een complexe omgeving waar veel belangen van veel betrokkenen spelen, de doelstellingen te verwezenlijken: een verbeterde bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid voor het grote gebied tussen de A4 bij Hoofddorp, de A9 bij Amstelveen en Amstelhoek. Daar mogen wij met zijn allen echt trots op zijn." +

Peter Weevers

"Elk deelproject had zijn eigen dynamiek."

EVERT DE HAAN, PROGRAMMA CONTROLLER

Het financiële geweten

Grote infrastructurele projecten worden nogal eens duurder dan begroot. Hoewel het Programma N201+ op het moment van schrijven nog niet helemaal aan de eindstreep is, valt op dat grote overschrijdingen tot nu toe achterwege zijn gebleven. Programma controller Evert de Haan wil niet te vroeg juichen. Hij is echter wel bereid om een kijkje in de financiële keuken te geven.

Zijn aanstelling als programma controller lag een beetje voor de hand. De Haan was namelijk in het voortraject al intensief betrokken bij de plannen voor de nieuwe N201. “Voordat de provincie een besluit over dit programma nam, heb ik de financiële uitgangspunten en ramingen gecontroleerd en daar adviezen over gegeven. Toen het programma echt van start ging, zat ik er dus al helemaal in.” Vanaf dat moment droeg De Haan, als lid van het management team, zorg voor de coördinatie van - en de verantwoordelijkheid voor - alle financieel gerelateerde werkzaamheden. Als zodanig vormt hij, namens de directie Middelen en de directie Beheer & Uitvoering van de provincie, het financiële geweten van het programma.

HELDERE REGELS

In de voorbereidende fase zette De Haan een financieel beheerssysteem op. Aan de leden van het inmiddels ingerichte projectteam gaf hij voorlichting over de doelmatige en rechtmatige bestedingen van middelen. “Veel teamleden kwamen van buiten, en waren daar niet of nauwelijks mee bekend. Daarom heb ik speciaal voor dit programma een Project Financieel Beheersingsplan opgesteld. Met als resultaat dat iedereen de regels kende en er ook naar handelde.” Toen de uitvoering eenmaal van start ging, bestond het programma uit zeven grote projecten met hetzelfde aantal uitvoeringscontracten. “Daar heb ik goede, ervaren project controllers en bouwadministrateurs voor aangetrokken. De provincie stelde daarnaast een ervaren projectadministrateur beschikbaar, voor de financiële verantwoording. In dit financiële team hebben zich in al die jaren geen mutaties voorgedaan. Dat zegt wel iets over de betrokkenheid, het plezier in het werk en het team zelf.” De project controllers namen doorlopend de financiële temperatuur op en stelden prognoses op voor de nog te besteden middelen. De bouwadministrateurs bewaakten de juiste financiële afwikkeling van de uitvoeringscontracten. Dit alles resulteerde

“Iedereen kende de regels en handelde ernaar.”

in rapportages aan de projectdirecteur (per maand) en het provinciaal bestuur (per kwartaal).

WEDERZIJDSE TRANSPARANTIE

Hoe verhield de rol van De Haan zich met de rol van de projectdirectie? “De directie draagt de verantwoordelijkheid voor de oplevering van het geheel binnen de beschikbare middelen. Mijn positie sluit daar op twee manieren bij aan. Ik werk mee aan het project en bied waar nodig en mogelijk ondersteuning. Tegelijkertijd ben ik een onafhankelijke partij in het management team, die gevraagd en ongevraagd adviseert vanuit een eigen verantwoordelijkheid voor het acteren binnen wet- en regelgeving. Tussen die twee rollen bestaat een zekere spanning. Dat kan leiden tot lastige situaties. Ik ben er trots op dat die zijn uitgebleven.

OVERSCHRIJDINGEN?

Het Programma N201+ geldt, met een in 2004 vastgesteld budget van ca. 650 miljoen euro, als het grootste infraproject dat provincie Noord-Holland ooit heeft uitgevoerd. Een dergelijke omvang en de lange doorlooptijd leiden tot onvermijdelijke onzekerheden. Hierdoor ontstaan in de praktijk vaak flinke meerkosten, die bij aanvang niet te voorzien waren. Daar komt bij dat grote tegenslagen dit programma niet bespaard bleven. Om enkele te noemen: flinke vertraging door stevige ontwerpdiscussies (over de aansluitingen A4, Omlegging Schiphol-Rijk, aquaduct en de ongelijkvloerse kruising bij de Zijdelweg), tegenvallende grondeigenschappen, fouten in het bestek die pas tijdens de uitvoering naar voren kwamen, langdurige grondverwervingstrajecten, de aanwezigheid van kabels en leidingen van 44 verschillende bedrijven en tijdens het werk gewijzigde wetgeving op het gebied

van aanbestedingen, ruimtelijke ordening en tunnelveiligheid. De Haan: “Voor twee wijzigingen in het ontwerp, het aquaduct en de ongelijkvloerse kruising bij de Zijdelweg, hebben we aanvullende financiering moeten aanvragen. Maar verder is er tot op heden geen sprake geweest van grote financiële overschrijdingen. We zijn nog niet helemaal bij de eindstreep, dus ik wil zeker niet te vroeg juichen. Bij uitvoeringscontracten heb je pas zekerheid als de nazorg en restpunten volledig zijn afgehandeld en de auto’s rijden. Maar tot op heden hebben we voor alle, toch ingrijpende problemen dekking kunnen vinden binnen het oorspronkelijk beschikbaar gestelde budget. Dat is een prestatie van formaat, waarop alle betrokkenen trots mogen zijn.” +

OOG VOOR NATUUR, RECREATIE EN HISTORIE

WAAR EENS WATERMOLENS EN TURFSTEKERS HET BEELD BEPAALDEN

Op zoek naar sporen uit het verleden in het bedrijvige gebied rond de nieuwe N201.

STILLE GETUIGE VAN EEN VERANDEREND LANDSCHAP

DE 500 EL BOOM

In een verder plat en verlaten stuk land staat een eeuwenoude boom. De nieuwe N201 loopt er vlak langs, tussen de A4 en Aalsmeerderbrug. Deze boom heeft, niet voor de eerste keer, een flinke verandering overleefd. Na de inpoldering van de Haarlemmermeer in 1852 werden de akkers per 1000 el uitgegeven. Op de helft daarvan plantten boeren een boom. Deze diende niet alleen als markering van hun eigendom, maar had ook praktisch nut. Bij regen konden de landarbeiders er onder schuilen, in de zomer bood het een schaduwrijke rustplek. Ooit stond de Haarlemmermeer vol met 500 el bomen. Maar door de mechanisering van de landbouw verwerden deze iconen van maatvoering en bescherming tot een sta-in-de-weg. Ze werden gekapt. Op die ene boom na, die nu als stille getuige van een veranderend landschap boven de N201 uittorent.

DUBBELE HERRIJZENIS UIT WATER EN PUIN

SCHIPHOL-RIJK

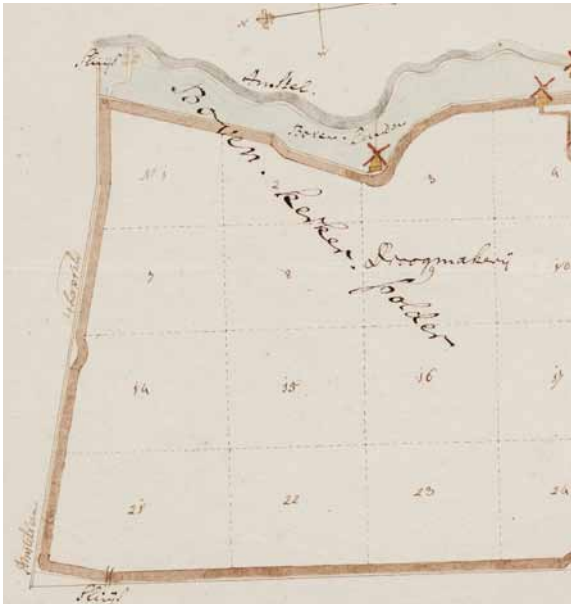
Van Intel, GE, Renault en Microsoft tot KLM, Boeing en Nippon Express; zij zijn, net als tientallen andere bedrijven, neergestreken in Schiphol-Rijk. Hun vele kantoren en bedrijfsgebouwen verbeelden de herrijzenis van het voormalige dorp Rijk op niet mis te verstane wijze. In 1959 werd deze kleine gemeenschap letterlijk afgebroken, om plaats te maken voor de luchthaven Schiphol. En zelfs dat was niet de eerste gedaante geweest die het dorp aannam. Want in de 17e eeuw werd Rijk (ook bekend »

als Rietwijk) na een bestaan van ongeveer vijfhonderd jaar opgeslokt door het Haarlemmermeer, dat aan dergelijke gebeurtenissen de bijnaam 'Waterwolf' overhield. In dit voormalige rampgebied vindt nu grootschalige, veelal internationale, bedrijvigheid plaats. De nieuwe N201 houdt de bereikbaarheid van Schiphol-Rijk optimaal in tact, mede met de naastgelegen -en toepasselijk gedoopte- Waterwolftunnel.

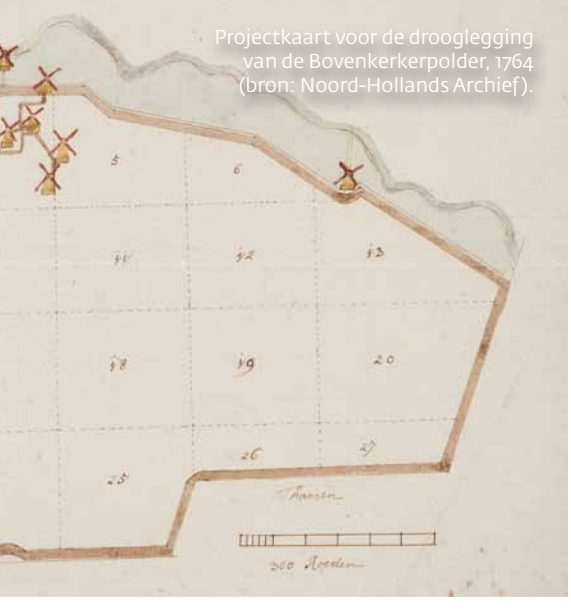
VAN DRIE MEREN TOT ÉÉN POLDER **DE HAARLEMMERMEER**

Zo'n achthonderd jaar geleden klotsten drie grote meren tussen Amsterdam, Haarlem en Leiden onophoudelijk tegen hun respectievelijke oevers. Door deze golfafslag, en door veenuitgravingen, spoelden de landbruggen tussen het Spieringer-, Leidse- en Haarlemmermeer volledig weg. Er ontstond één gigantische waterplas van bijna 17.000 hectare, waarop het behoorlijk kon spoken. De 'Waterwolf' verslond niet alleen schepen en opvarenden, maar ook diverse dorpen. In 1573 vond er een 'zeeslag' plaats tussen de Spaanse en Hollandse vloot. Toen een storm het water eind 1836 tot aan de stadspoorten van Leiden en Amsterdam had opgejaagd, vond koning Willem I het welletjes. In 1840 ging de eerste spade in de grond voor het graven van de Ringvaart en een dijk rondom het meer. Vijf jaar later deden de gemalen Leeghwater, Cruquius en Lynden de rest. De kosten van de drooglegging (14,5 miljoen gulden) werden terugverdiend met de grondverkoop (8 miljoen) en belasting. Inmiddels bevinden zich op dit 'nieuwe

"De 'Waterwolf' verslond diverse dorpen."



Watermolens in de Bovenkerkerpolder, 1912 (bron: Noord-Hollands Archief).



Projectkaart voor de drooglegging van de Bovenkerkerpolder, 1764 (bron: Noord-Hollands Archief).

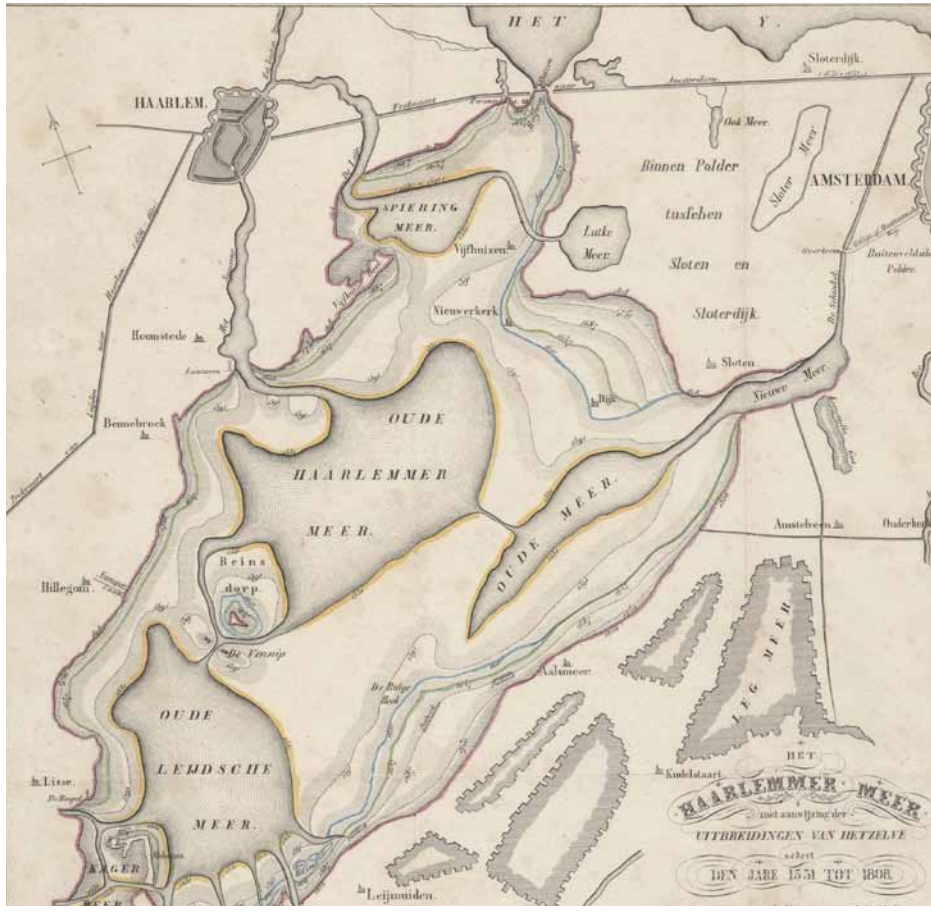
land' luchthaven Schiphol en Haarlemmermeer, met ruim 144.000 inwoners één van de grootste gemeenten van Nederland. En behalve de A4, A5 en A9 doorkruist ook de nieuwe N201 de voormalige 'Waterwolf'.

(BIJNA) IN AMSTERDAMSE ROOK OPGEGAAN
BOVENKERKERPOLDER

De omgelegde N201 ligt, met het deel dat door de Amstelveense Bovenkerkerpolder loopt, op grondoppervlak dat er eerst niet was, toen wel, daarna weer niet en uiteindelijk toch weer wel. Deze wispelturige ontwikkeling is te danken aan de schier onstilbare honger naar brandstof van het zestiende eeuwse Amsterdam. Honderden jaren eerder hadden de proost (abt) van Sint Jan en de graaf van Holland het veenmoeras tussen Uithoorn en Amstelveen ontgonnen voor landbouw en veeteelt. Maar toen begon Amsterdam, in de aanloop naar de Gouden Eeuw, te groeien. Er was brandstof nodig om de vele schoorstenen te laten roken. Veenwinning bleek ineens een stuk lucratiever dan veeteelt en landbouw. Binnen 150 jaar holden turfstekers en baggerbeugels de akkers en weilanden uit tot een zompig meer. Toen dit water Amstelveen en Amsterdam medio achttiende eeuw overlast begon te bezorgen (én er behoefte ontstond aan nieuwe landbouwgrond), werd het gebied drooggemalen tot de huidige Bovenkerkerpolder.

VAN BOUWVAL TOT INTERNATIONALE KEUKEN
BOERDERIJ DEN BURGH

In 1859 was Den Burgh één van de eerste boerderijen die in de Haarlemmermeer werd gebouwd. De architectuur verraadt de afkomst van de boer die destijds zijn kansen zag op het nieuwe land; het betreft een Zeeuws langhuis of langgevelboerderij. Van dit type staan er weinig meer overeind. Alle reden voor de »



Kaart van de landafslag tussen 1531 en 1808 in het gebied van de Haarlemmermeer, 1838 (bron: Noord-Hollands Archief).

gemeente Haarlemmermeer om enkele jaren geleden aan Stadsherstel Amsterdam N.V. te vragen of zij dit vervallen exemplaar wilde overnemen en restaureren. Na een herbestemming en een intensieve 'make-over' opende op 20 april 2013 horecabedrijf Boerderij Den Burgh de deuren. Sindsdien genieten gasten hier op 700m² aan restaurant, bar, terras, private dinings en vergaderruimtes van een internationale keuken.

RIJKE GESCHIEDENIS, BIJZONDERE LANDSCHAPPEN **FIETSROUTE N201+**

Sinds voorjaar 2012 is er een Masterplan N201+ fietsroute. Vijftig kilometer lang krijgen fietsers een indruk van het historisch erfgoed, de bijzondere landschappen, de mooie dorpen en de (internationale) bedrijvigheid. De route en de bijbehorende verhalen zijn te vinden op de website van Oneindig Noord-Holland.
De route leidt langs de Geniedijk (onderdeel van de Stelling van Amsterdam), Schiphol, de Ringvaart, het Amsterdamse Bos, Aalsmeer en Uithoorn, de Bovenkerkerpolder en de Amstel. Ook rijden de fietsers op enkele punten langs de nieuwe weg. Zo krijgen zij een indruk van wat er de afgelopen jaren allemaal gebouwd is. +

Kijk voor meer info op: www.oneindignoordholland.nl.

INFRASTRUCTURELE KUNSTWERKEN

DE TOEVOEGING VAN *schoonheid*

De nieuwe N201 is rijkelijk voorzien van kunstwerken. Hoe komen deze eigenlijk tot stand? Projectleider Wouter Schuijtvlot, architect Richard van den Brule van Royal HaskoningDHV en stadsarchitect Fred Kaaij van gemeente Haarlemmermeer lichten een tip van de sluier op.

Slangenprint motief op de zijwand van de busbaan.

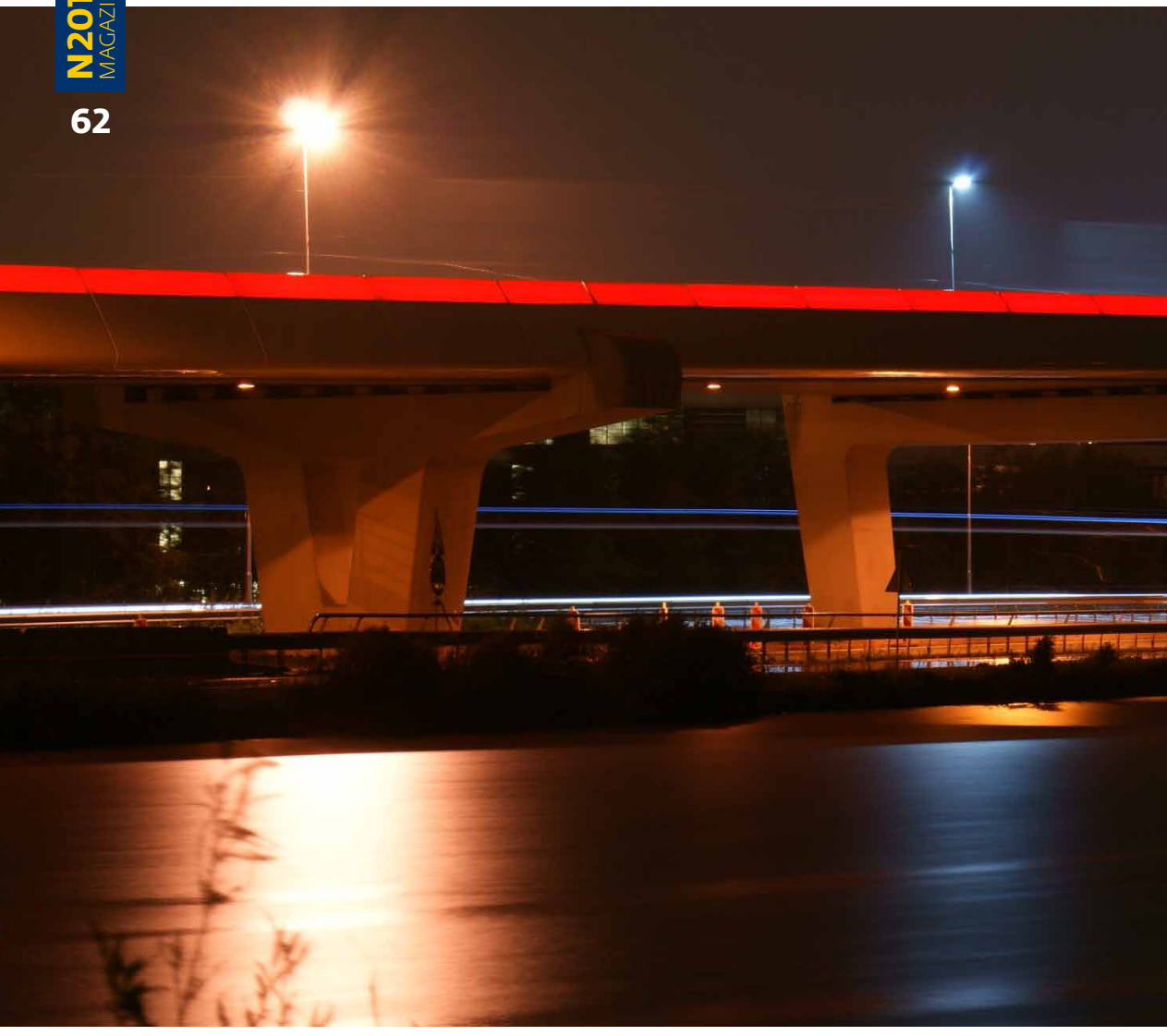
Noodkering Amstel aquaduct
De vormgeving is afgeleid van het verkavelde strokenlandschap in de omgeving.

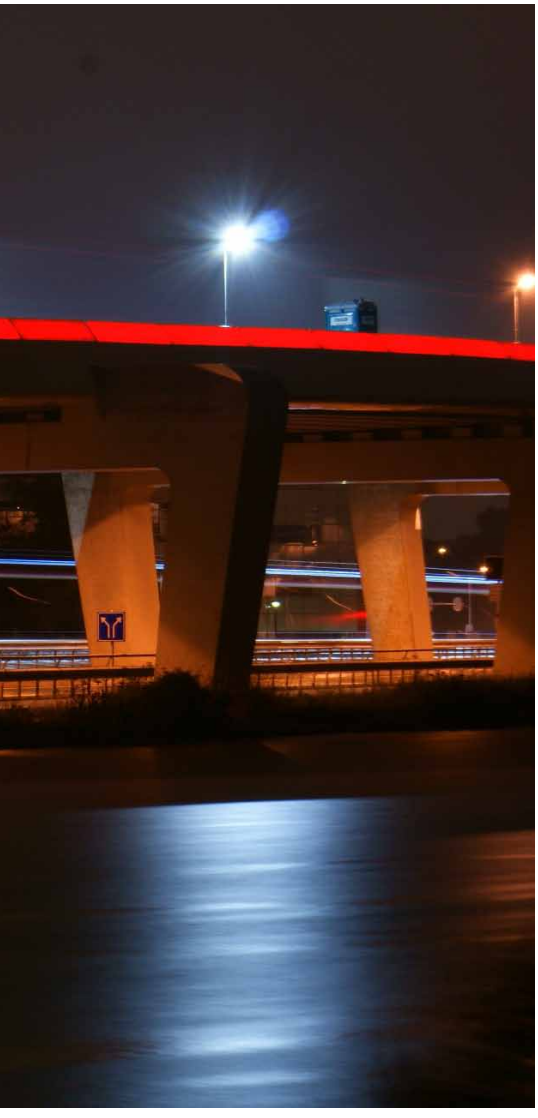
Een tunnel, een aquaduct, een busbaan, een fietsbrug en fietstunnels, meerdere viaducten en fly-overs; kunstwerken vormen een belangrijk onderdeel binnen het Programma N201+. Wouter Schuijtvlot was, als opdrachtgever van de betrokken architecten en ingenieurs, verantwoordelijk voor de vastlegging van de vormgeving, de ruimtelijke inpassing en de technische uitwerking. "Dat laatste was het meeste werk", vertelt hij. "Maar de grootste uitdaging lag in het feit dat de plannen na de start van de uitvoering nog niet in rust waren. Er waren nog allerlei politieke discussies gaande. Daardoor bleef beleid nog lang door de uitvoering heen lopen, waardoor ontwerpen van de kunstwerken meerdere malen gewijzigd en opnieuw doorgerekend moesten worden.

"De kunstwerken hebben een eigen identiteit gekregen."

IDENTITEIT/OMGEVING

Ondertussen was Richard van den Brule al bezig met het maken van het Beeldkwaliteitsplan N201+ voor alle kunstwerken. Later begeleidde hij de ingenieursbureaus bij het uitwerken van diverse architectonische ontwerpen. "Wij hebben alle kunstwerken ontworpen, behalve de fietsbrug over de A4 en de pergola in het HOV kerntraject van R-net. Die eerste is van Verburg Hoogendijk en die tweede van NIO." Wat waren voor Van den Brule de uitgangspunten in het ontwerp? "Je kunt uitgaan van de omgeving van de kunstwerken, of ze een geheel eigen identiteit geven. Wij kozen voor dat laatste, met een vleugje van het eerste." Die mengvorm ontstond deels op praktische gronden. »





Fly-over Noordelijk viaduct A4 en A9
Op meerdere viaducten zijn translucente randelementen aangebracht.
's Avonds verschijnt er een rode band op de viaducten terwijl de randen overdag wit zijn.

Zo was er bij de fly-over in de N232 bij Schiphol-Oost, vanwege de complexiteit in de ruimte, geen andere mogelijkheid dan voor de onderconstructie portalen te gebruiken.
De gebogen, organische vorm -die doet denken aan een bolle v- is in een iets gewijzigde versie ook toegepast in de viaducten over de A4.

"Een onbewuste 'feel good' ervaring."

Dat laatste ging echter niet zonder slag of stoot, herinneren zowel Schuijtvlot als Van den Brule zich maar al te goed. "De Welstand van Haarlemmermeer ging niet akkoord met ons ontwerp voor het meest noordelijk viaduct, dat het dichtst bij de N201 ligt. Wij hebben onze plannen toen aangepast."

OUD EN NIEUW

Fred Kaaij, stadsarchitect en adviseur van de Welstandscommissie in Haarlemmermeer, legt uit waarom hij het anders wilde. "Ik zie het als mijn taak om schoonheid toe te voegen aan de polder. Als je langs mooie infrastructuur rijdt, vormt dat een onbewuste 'feel good' ervaring. In het geval van het noordelijke viaduct over de A4 sloot dit nieuwe kunstwerk met de bolle v-vormige staanders niet goed aan op het reeds bestaande, naastgelegen busviaduct. Wij wilden dat er een verband tussen het één en het ander werd gelegd. Dat heeft Van den Brule vervolgens heel mooi opgelost. Hij heeft een element uit het oude viaduct, de diagonale staanders, opgenomen in het nieuwe viaduct." De architect geeft grif toe dat dit geleid heeft tot een beter eindresultaat. "Het nieuwe viaduct is er qua vormgeving sterker op geworden. Het vormt zo een 'brug' van het oude busviaduct naar het zuidelijke, nieuwe viaduct. Oud transformeert zo stapsgewijs in nieuw." »

STELLING

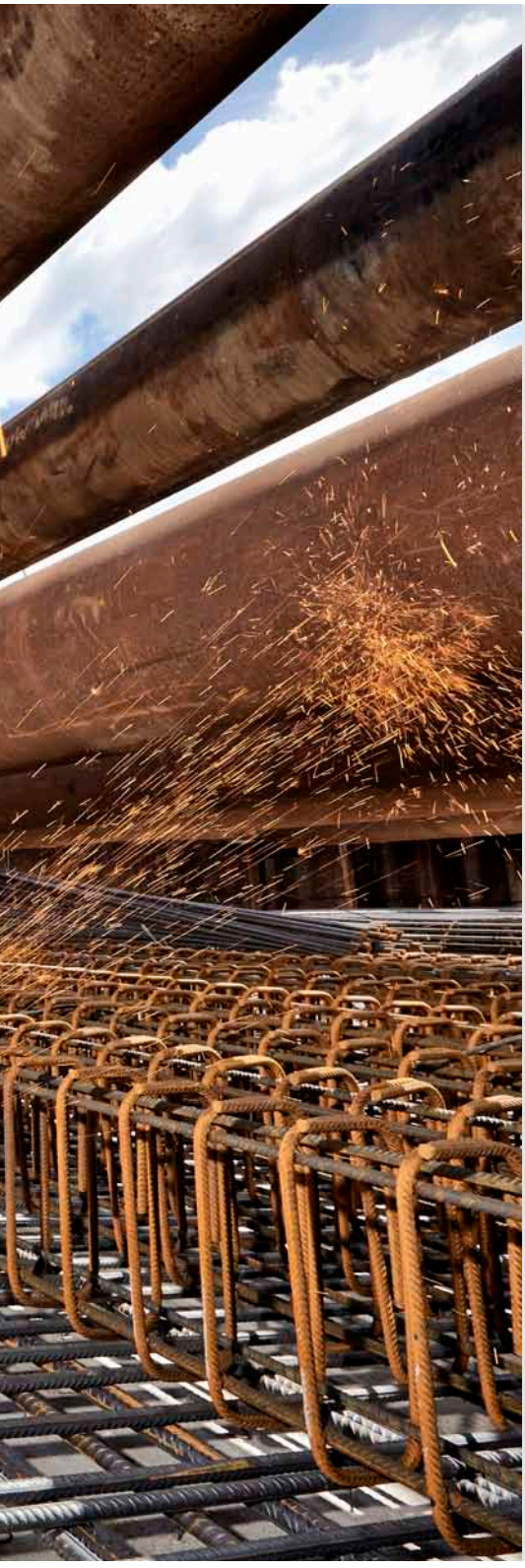
Fietsbrug Geniedijk, als onderdeel van de Stelling van Amsterdam. De brug is gemaakt van cortenstaal, een beschermende roestlaag.

POORT NAAR HOOFDDORP

De viaducten over de A4 zijn (net als de fly-over in de N232 bij de Bosrandbrug) voorzien van hoge, composieten randen met translucente, rode ledverlichting. “Prachtig”, vindt Kaaij. “Als je 's avonds in de file staat en je ziet dat rode licht, dan krijgt het gewoon iets ontroerends.” Schuijtvlot: “Het geeft het effect van een poort naar Schiphol en Hoofddorp. Dat is precies de kwaliteitsuitstraling die past binnen de ontwikkelingen in dit gebied.”
Van den Brule: “Het is uniek dat we dit aspect hebben kunnen realiseren. We hebben het in 2005 zo ontworpen. In de vele jaren naar de uitvoering toe zijn er natuurlijk wel wat omstandigheden veranderd. Ik denk in deze context voornamelijk aan de economische crisis. Desondanks heeft deze unieke en zeer duurzame oplossing stand gehouden. Dat maakt de nieuwe N201 bijzonder.”
Voor Van den Brule persoonlijk was het ook een bijzonder project. “Het was mijn eerste infra klus. Maar waarin het zich vooral onderscheidt, zeker in de huidige tijd, is dat wij gedurende het gehele project aangehaakt zijn gebleven. Na het Beeldkwaliteitsplan hebben wij, tijdens de uitwerkings- en uitvoeringsfase, de esthetische begeleiding gedaan. Waar nodig konden wij het ontwerp bijstellen of voorstellen daartoe beoordelen. Dat gaf de projectleiders en -managers ook argumenten in handen richting de aannemers, om de juiste weg te bewandelen. Ik denk dat deze gezamenlijke aanpak er in belangrijke mate toe heeft bijgedragen dat er nu in zijn totaliteit een mooi werk ligt.” +

RON DE SMET

Naam: Ron de Smet
Leeftijd: 52
Functie: betonijzervlechter en voorman
Van: Spanberg B.V.
Gereedschap: kniptang, krijtje, duimstok, slijptol
Doet dit: sinds 1987



DE BETONIJZER-VLECHTER

"Mijn ploeg en ik verzorgen de bewapening van het beton van het aquaduct onder de Amstel. Dat gebeurt op basis van tekeningen van de constructeur. Daaruit komen buigstaten voort. Daarin staan alle ijzeren staven vermeld die wij nodig hebben: de aantallen, de dikte, de lengte en de pasmaat of vorm. Staven zijn vaak gewoon recht. Maar we werken ook met andere vormen. Een 'beugel' is bijvoorbeeld een staaf in het vierkant gebogen, en een 'haarspeld' heeft een u-vorm. De gemiddelde staaf is ongeveer twaalf meter lang. Een kraan pakt ze met ruim honderd tegelijk op en deponeert ze op het dek. Vervolgens leggen wij alles met de hand. Daarna wordt het beton erop gestort. Dit aquaduct bestaat uit zo'n zestien 'moten' en een kuip. Bij elkaar meet dat ruim 400 meter. Daar leggen wij 1500 ton aan staven in. Die worden allemaal gemaakt in de fabriek van Spanberg in Uitgeest."

"Binnen het N201+ project heb ik ook nog meegewerkt aan de fly-over bij de Bosrandbrug. Een bijzonder object. Maar het was geen pretje om daar midden in de winter bovenop te staan. Al met al is dit een mooi project. Ik heb een goede ploeg, de sfeer is prima en het werk biedt genoeg ruimte om mee te denken. Door de zachte grond waren er problemen bij het plaatsen van de damwanden. Wij hebben daarvoor slimme oplossingen bedacht. Dat maakt het werk leuk. En het blijft voor het grootste deel handenarbeid. Het is gigantisch zwaar, maar we maken hier iets waarvan het resultaat straks voor iedereen zichtbaar is." +

BEDRIJVIGHEID IN HAARLEMMERMEER

“Als het hier vast loopt, loopt het in de regio vast”

Haarlemmermeer ligt in het kloppend hart van de Randstad. Deze centrale positie maakt de bereikbaarheid van groot, gemeentegrensoverschrijdend belang. “Als het verkeer hier vastloopt, heeft de regio daar ook last van”, aldus wethouder Cees Loggen.

Met het ambitieuze Deltaplan Bereikbaarheid investeert Haarlemmermeer de komende jaren aanzienlijk in infrastructurele maatregelen voor alle soorten verkeersdeelnemers. Zo wil de gemeente ook in de toekomst een leefbare, veilige en vooral aantrekkelijke locatie blijven voor bedrijven. Dezelfde doelstellingen gelden voor wonen, werken en recreëren. Maar Haarlemmermeer kan de doelen uit het Deltaplan Bereikbaarheid niet alleen realiseren. “Daar zijn andere partijen bij nodig”, constateert Cees Loggen, wethouder Ruimtelijke ordening, Mobiliteit en Luchthavenzaken. “Het project N201+, met de bijbehorende maatregelen, is daar een goed voorbeeld van. Door tegelijkertijd te investeren in het lokale, regionale en landelijke wegennet wordt het oostelijke deel van Haarlemmermeer beter bereikbaar. Daar profiteren bestaande én nieuwe kantoren – en bedrijventerreinen van, evenals inwoners en bezoekers. Door dit soort infrastructurele projecten ontstaat een betere spreiding van het verkeer. Filevorming krijgt minder, en doorstroming krijgt meer kans. Ontwikkellocaties in Haarlemmermeer zullen zeker profiteren van de nieuwe N201.”

Haarlemmermeer beschikt over vele, aantrekkelijke bedrijventerreinen.

1 De Hoek
De Hoek is een bestaand bedrijventerrein, gelegen tussen de N201, de A4/A5 en het spoor. Met een herstructurering wordt gewerkt aan modernisering. Het terrein wordt uitgebreid met De Hoek Noord (Segro Park Amsterdam Airport) en De Hoek West (Business Garden Hoofddorp). Langs de Kruisweg komt het Hyatt Place Hotel.

2. Beukenhorst-Zuid
Beukenhorst-Zuid wordt het meest duurzame, full service kantorenpark van Nederland. Het houdt rekening met de wensen en eisen van de toekomst. Naast kantoren is er ruimte voor kleinschalige voorzieningen, zoals een kleine supermarkt, café of crèche. Onlangs is de P+R garage geopend en eind 2014 opent een nieuw Novotel zijn deuren.

3. Schiphol-Zuidoost
Driekwart van de luchtvracht die op Schiphol aankomt, wordt afgehandeld op Schiphol-Zuid-Oost. De locatie is goed bereikbaar en biedt voldoende parkeerfaciliteiten (inclusief een aparte parkeerplaats voor het lang parkeren van vrachtwagens). Het terrein biedt een prettige en efficiënte werkomgeving, voor een optimale afhandeling van luchtvracht.

4. Schiphol Logistics Park (SLP)
SLP ligt nabij het luchthavenplatform. Daarmee vormt het de aangewezen locatie voor grootschalige, luchthavengeoriënteerde, logistieke bedrijvigheid. De locatie biedt bereikbaarheid, ruimte, kwaliteit en een snelle logistieke verbinding met Europa en de rest van de wereld. Als eerste bedrijf heeft Rapid Logistics zich op SLP gevestigd.

5. Geniepark
Tussen station Hoofddorp en de Ringvaart ligt de Geniedijk. Dit gebied is door UNESCO benoemd tot werelderfgoed. Stap voor stap wordt rondom de Geniedijk het gelijknamige park aangelegd. Dit nieuwe groene hart biedt ruimte voor recreatie en ontspanning. Het Geniepark strekt zich kilometers lang uit, met een totale oppervlakte van ongeveer 125 hectare.

6. Boerderij Den Burgh
Op de kavel bij de tot restaurant omgebouwde boerderij is nog ruimte voor kleinschalige kantoorontwikkeling.

7. Hoofddorp Centrum
Het centrum van Hoofddorp is de afgelopen jaren sterk gegroeid. En nog steeds wordt er gewerkt aan vernieuwing en uitbreiding. Zo komen er meer woningen, parkeergarages en horeca. De bioscoop CineMeerse aan het Raadhuisplein is sinds april 2012 open. In een jaar tijd trok het meer dan 300.000 bezoekers.

Meer informatie
Kijk voor meer informatie op: www.haarlemmermeer.nl/gemeente, bij grote bouwprojecten onder 'Wonen en leven'.

DYNAMISCH VERKEERSMANAGEMENT

INFORMEREN, STUREN, SAMENWERKEN

Meer asfalt is één ding. Maar een optimale doorstroming van het verkeer, in alle situaties, bereik je pas echt met dynamisch verkeersmanagement. Daarom is de nieuwe N201 aangesloten op een verkeerscentrale en voorzien van camera's en op afstand regelbare verkeerslichten. Rondom de weg doen detectie-systemen en informatiepanelen van Rijkswaterstaat de rest. Projectleider Henric van der Wouden legt uit hoe het werkt.

Stel: op het uitgebreide en complexe snijpunt van de A4 en de N201 doet zich op een hoofdrijbaan een ongeval voor. De afwikkeling van het verkeer dreigt vast te lopen. Het scenario voor deze situatie is vooraf bedacht en opgenomen in het gezamenlijke informatienetwerk van de landelijke, provinciale en grootstedelijke verkeerscentrales. Daarom geven borden en informatiepanelen meteen de beste omleiding aan, in dit geval via de N207 en N205. "Het zwaartepunt van het dynamisch verkeersmanagement voor de nieuwe N201 ligt bij belangrijke punten zoals het aquaduct, de Waterwolftunnel en bij de A9 en A4", vertelt Van der Wouden. "De installaties en systemen maken het mogelijk om weggebruikers vrijwel direct te informeren. De tweede functie is het sturen van het verkeer. Bij omleidingen worden immers andere wegen zwaarder belast. Op en rondom de N201 kunnen wij verkeersregelinstallaties (stoplichten) aanpassen, om het verkeer zo goed mogelijk af te wikkelen." Dynamisch verkeersmanagement maakt het dus mogelijk om de capaciteit van het volledige wegennet in samenhang beter te benutten. Voor de bereikbaarheid maken de systemen het verschil."

NETWERKGEDACHTE

Naast het informeren en sturen van het verkeer, kent het dynamisch verkeers-management op en rondom de N201 een derde aspect: samenwerking. Er gaat, zoals Van der Wouden het verwoordt, "een hele wereld schuil achter dit verhaal. De verkeerscentrales van de grote steden, de provincies en Rijkswaterstaat zijn in toenemende mate op elkaar aangesloten. Er liggen scenario's klaar, er zijn afspraken gemaakt en er is bedacht wat we wel en niet willen. Met deze netwerkgedachte zijn we ontstegen aan de hokjesgeest. Vergeet daarbij niet dat alle apparatuur en systemen ook een schat aan data opleveren over het weggebruik en de veranderingen daarin. Dat stelt ons in staat om ook op toekomstige ontwikkelingen te anticiperen."

SNELLER VAN A NAAR B

De nieuwe N201 is met zijn ongelijkvloerse kruisingen, fly-overs, aquaduct en tunnel gebouwd op een optimale doorstroming

van het verkeer. Het dynamisch verkeersmanagement is hier aan toegevoegd om, met name in bijzondere omstandigheden als slecht weer en calamiteiten, te informeren, te sturen en samenwerking met andere wegbeheerders mogelijk te maken. “De meerwaarde voor de weggebruikers is duidelijk”, aldus Van der Wouden. “Zij gaan hierdoor sneller van A naar B. Ik denk dat we hier met alle betrokken partijen gebiedsbreed echt iets bereikt hebben, namelijk een zo goed mogelijke doorstroming op de hoofdroutes. Deze is toekomstvast tot minimaal 2020. Er staat dus iets waar we jaren mee vooruit kunnen.” +

DYNAMISCH VERKEERS-MANAGEMENT …

… werkt met behulp van camera’s, lussen in het wegdek, weegsystemen, hoogtedetectie, enz. Zo worden zaken als weggebruik, snelheden en eventuele calamiteiten geregistreerd. Verkeerscentrales verwerken deze gegevens tot informatie voor op de matrixborden boven de weg. Landelijk gezien verhoogt dynamisch verkeersmanagement de capaciteit van de wegen met een kleine acht procent.

DE WEG EN … DE EXPERT KUDDEGEDRAG

DOCUMENTAIRE VERGROOT BEGRIP

"Voor Aalsmeer en Uithoorn vormt de omlegging van de N201 letterlijk een verademing," aldus boer Paul Bos. Met andere woorden: hij begrijpt heel goed waarom het Programma N201+ is uitgevoerd. "Maar het levert mij wel meer geluidsoverlast op. En ik raakte er grond door kwijt, waardoor ik minder schapen kan houden."
Ingrijpender gevolgen waren er voor de naburige boer Van der Vlugt, die onteigend werd. Bos: "Ik ben niet per definitie tegen onteigening. Maar ik hecht wel belang aan de manier waarop dat gebeurt. Ik zag dat het Van der Vlugt enorm aangreep. Toen heb ik er een documentaire over gemaakt. Die heb ik laten zien aan medewerkers van het Projectbureau N201+. Zij begrepen daardoor beter wat het voor iemand betekent om zijn land en boerderij te verliezen. Vanaf dat moment kwamen ze vaker buurten. Dat gaf gelegenheid om te overleggen over de werkzaamheden. Eerdere akkefietjes, waarbij door aannemers zomaar hekken verwijderd werden en mijn schapen los kwamen te lopen, kwamen daarna nauwelijks meer voor."

BOER BOS
is: boer en coach in Aalsmeerderbrug
maakte: een documentaire over de onteigening van de grond van zijn buurman

In 2000 keerde Bos, na een carrière van twintig jaar in het bedrijfsleven, terug naar de boerderij waar hij opgroeide. Hij vond het bedrijf van zijn vader opnieuw uit. "Het draait nog altijd deels om voedselproductie. Ik lever lamsvlees aan particulieren en restaurants. Maar ik doe ook aan natuureducatie voor scholen. En regelmatig volgen bedrijven hier workshops over teamontwikkeling en kuddegedrag."
Bos bruist van de ideeën. Hij zou bijvoorbeeld graag met zijn schapen door de hele Haarlemmermeer trekken. "Je hebt dan een natuurlijke, aaibare maaimachine. Bovendien trappen schapen de dijken aan. Dat scheelt onderhoud." Een rondtrekkende kudde zou -in wat Bos het Alle Dagen Heel Druk gebied rondom Schiphol en Hoofddorp noemt- ook een aantrekkelijk rustpunt kunnen vormen.

Eens in de vijf jaar meet Bos de hoeveelheid fijnstof in de vacht van zijn schapen. Bij elke meting ziet hij het gehalte toenemen. "Dat bracht mij op het idee om, samen met TNO en de universiteit van Wageningen, een ontwerp voor schermen van schapenwol te maken. Ik hoop dat de provincie mij de kans geeft om dat uit te ontwikkelen. Want deze 'wolboards' vangen fijnstof af. Ook verhogen ze de bewustwording, dat de natuur ons kan helpen om onze ecologische voetafdruk te verkleinen. We zouden van dit gebied een proeftuin voor duurzame ontwikkelingen kunnen maken. Wie meldt zich?" +

DE WEG EN … DE COÖPERATIE PARK RIJK

WEG OP PALEN ONBESPREEKBAAR

Vele jaren voordat de eerste schop de grond in ging, was Park Rijk (als coöperatie van grond- en gebouweigenaren van het bedrijvenpark Schiphol-Rijk) één van de partijen die door de provincie werd uitgenodigd om mee te praten over het nieuwe tracé van de N201. “We kwamen toen uit op een variant die plat op het maaiveld om Schiphol-Rijk heen ging,” herinnert Masseur zich. “Daarna volgde een grote radiostilte. We hoorden niets meer, totdat ineens het Projectbureau N201+ vlakbij ons neerstreek. Zij lieten ons een tekening zien van een N201 op palen, die over de Fokkerweg dwars door Schiphol-Rijk zou lopen.”

WILLEM MASSEUR
is: voorzitter van de coöperatie Park Rijk
zette druk: om de N201 door het boerenland te laten lopen i.p.v. op palen dwars door Schiphol-Rijk

Onbespreekbaar, zo oordeelden Masseur en zijn achterban. Een dergelijke forse ingreep zou de eerste twee etages van kantoren langs de Fokkerweg onverhuurbaar maken. Aanvankelijk toonde de provincie zich ongevoelig voor dit argument, totdat toenmalig gedeputeerde Cornelis Mooij de situatie ter plekke kwam bekijken. Masseur: “Dat was een omslagpunt. Er bleek toch bereidheid te zijn om over varianten na te denken. Dat de weg op palen heel kostbaar was, droeg daar aan bij.” De gewenste omlegging, door het boerenland vlak buiten Schiphol-Rijk, kende nog wel een barrière. Er rustte een reservering op voor de eventuele aanleg van een nieuwe landingsbaan voor Schiphol (de parallelle Kaagbaan). “Wij hebben onze invloed aangewend om ervoor te zorgen dat deze reservering niet werd verlengd. Met succes. In de toekomst kan die baan er in theorie nog wel komen. Maar de gemeente Haarlemmermeer heeft zich bereid verklaard om dan de kosten voor het eventueel verleggen van de nieuwe weg te zullen dragen.” Vervolgens moest een van de eigenaren van de grond nog bereid gevonden worden om de grond voor de ‘boerenlandvariant’ te verkopen. “Ook daar hebben wij wat druk uitgeoefend”, aldus Masseur. Voorjaar 2013 werd overeenstemming bereikt en kon ook voor het laatste deel van de omlegging bij Schiphol-Rijk de schop de grond in.

Hoe heeft Masseur dit lange verhaal beleefd? “Ik ben nog uit de tijd dat je met de overheid helemaal niet kon praten. Tegenwoordig kan dat wel. Met name het overleg met omgevingsmanager Ramon Kuipers en projectmanager Peter van Wijk van het Projectbureau N201+, heeft ervoor gezorgd dat er nu een weg ligt waar wij wat aan hebben. En wij niet alleen; ook Schiphol, FloraHolland en vele andere partijen profiteren van een verbeterde bereikbaarheid.” +

DE WEG EN … DE OMWONENDE

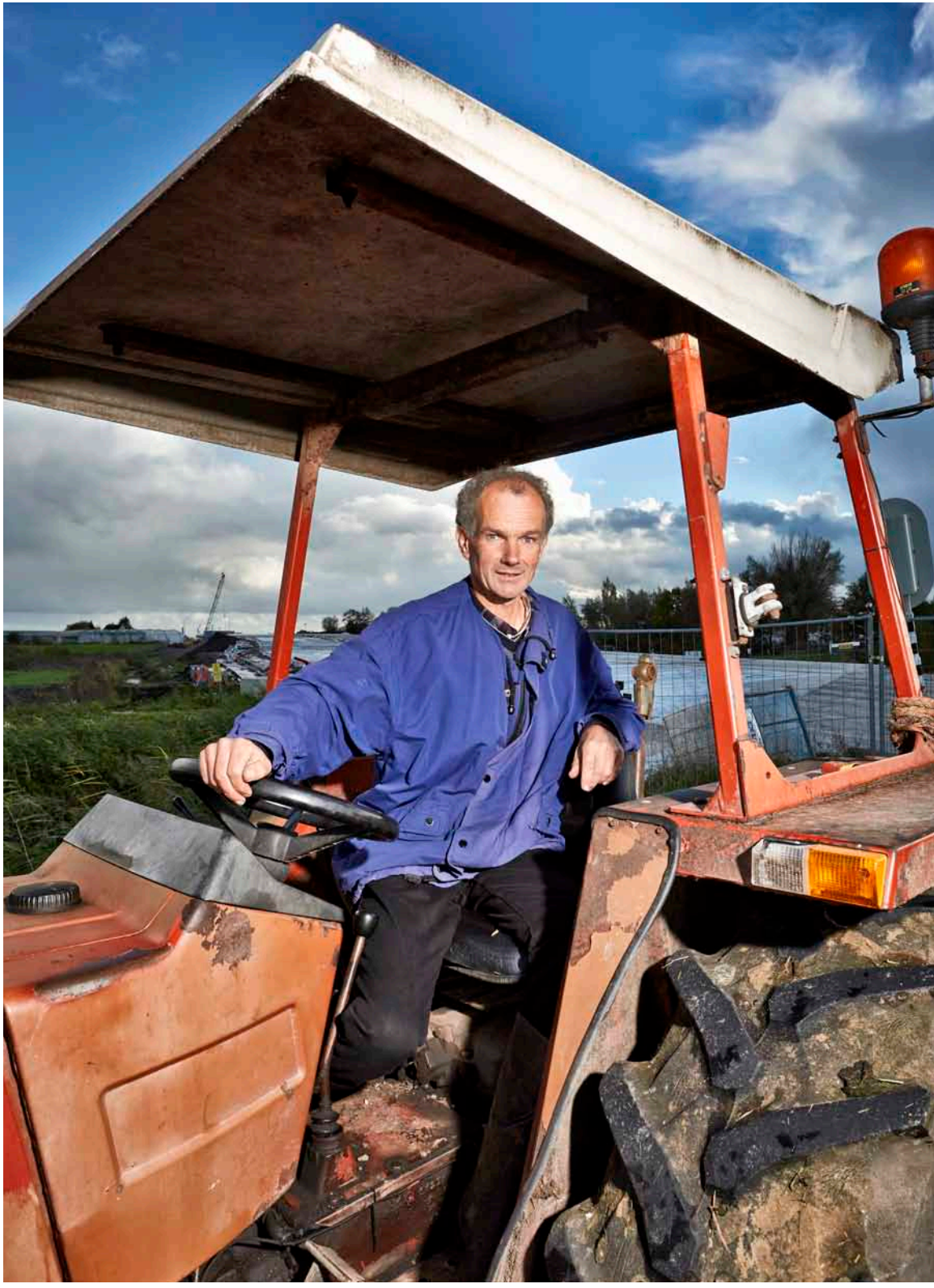
VOORUITGANG HOU JE NIET TEGEN

Het is nog steeds een lommerrijke oase; het erf aan de Middenweg Bovenkerkerpolder op de grens van Amstelveen en Uithoorn. Het groen van de bomen ruist in de wind. Op een steenworp afstand stroomt de Amstel. Wim Koster woont hier al zijn hele leven, waarvan lange tijd met verschillende familieleden. Maar toen kwam de nieuwe weg. Na onderhandelingen over een deel van de grond vertrokken de diverse Kosters. Moeder verhuisde naar het dorp, Wim's broer begon elders een nieuwe boerderij. Op de plek waar zijn koeien graasden, ligt inmiddels de N201. Wim is gebleven. Aan de achterzijde van zijn huis kijkt hij nu uit op de kruising met de Amsterdamseweg, compleet met verkeerslichten en straatlantaarns. Uit een lade trekt hij een nog niet zo oude foto, die toch al 'historisch' mag heten. "Kijk, dit noemden mensen uit de buurt het mooiste uitzicht van de Bovenkerkerpolder. We keken kilometers over de weilanden heen, tot aan de bomen van de Nesserlaan."

WIM KOSTER
woont: pal naast het tracé van de omgelegde N201
verloor: 'het mooiste uitzicht over de Bovenkerkerpolder'

Die tijd is voorbij. "Maar", zegt Wim, "het is de vooruitgang. Die houd je niet tegen." Hij profiteert ook in enige mate van de nieuwe weg. De bloemen uit zijn kleine kwekerij transporteert hij nu in een handomdraai over de nieuwe weg naar de veiling in Aalsmeer. En de Hollandsedijk, aan de voorzijde van zijn huis, wordt afgesloten voor doorgaand verkeer. Dus aan die kant wordt het rustiger. Er is sprake van berusting bij Wim, maar er moeten nog wel wat puntjes op de i gezet worden. De sloot die langs de weg gegraven moet worden, zal tot gevolg hebben dat het waterpeil op zijn land stijgt. "Dan verzuipen mijn bloemen. Het moet hier dus opgehoogd worden. De provincie en ik zijn hierover nog in overleg."
Aan het begin van het project zat Wim in een klankbordgroep. Die bloedde echter langzaam dood. Contact onderhoudt hij nu, naar volle tevredenheid, rechtstreeks met communicatiemedewerker Anica Kortland-Dijkstra van Projectbureau N201+.

Wim is geboren en getogen op de Middenweg. Hij heeft geen plannen om te vertrekken, ondanks de N201. "Maar af en toe heb ik er wel moeite mee. Op zomeravonden kon het hier zo mooi stil zijn. Dat is afgelopen. En hoeveel last ik van stank en fijnstof krijg, zal de toekomst uitwijzen. Ik ga aandringen op de plaatsing van flitspalen. Dan zal het met de verkeersherrie en al die andere overlast misschien nog meevallen." +



DE WEG EN … DE KOEIENTUNNEL

NIEUWE GROEIMOGELIJKHEDEN VOOR BEDRIJF

Voorjaar 2005. Wim van Bemmel, melkveeboer aan de Tienboerenweg, leest in de krant dat de route van de nieuwe N201 is gewijzigd. Het dan nog aan te leggen tracé duikt, conform de eerdere plannen, bij Amstelhoek onder de Amstel door. Daarna loopt het echter niet meer in een strakke diagonaal zuidwaarts naar de bestaande N201. In plaats daarvan slingert de weg zich vanaf de Amstel met een grote lus westwaarts, en snijdt het de ruim twintig hectare land van Van Bemmel dwars door midden.

WIM VAN BEMMEL
is: boer in Mijdrecht
onderhandelde: over de prijs van zijn land en een veetunnel

Dat was wel schrikken zeker? “Ik stond er even van te kijken, ja. Maar daarna was het realiteit en ging ik ermee aan de slag.” Met andere woorden: onderhandelen met de provincie, over de verkoop van de 2½ hectare waarop de weg zou komen te liggen. Het bod dat Van Bemmel kreeg, omschrijft hij als ‘dramatisch slecht’. Toen ging het voor mij meteen over schade en waardevermindering. Want hoe moest ik mijn koeien en schapen over zo'n weg heen krijgen? Kon ik dat land aan de andere kant nog wel gebruiken?” Lange tijd zat er weinig beweging in de onderhandelingen. Totdat de provincie voorstelde om een veetunnel aan te leggen. "Dat brak het hele zaakje weer open”, aldus Van Bemmel. “Niet lang daarna kwamen we tot een deal.” Die bestond uit een prijs per meter voor het land en de aanleg van een veetunnel. Daarnaast bekostigde de provincie een pad van de boerderij naar de tunnel en een landweg parallel aan het nieuwe tracé. Ook ontving Van Bemmel een vergoeding om het land te draineren, zodat er weer werkbare percelen ontstonden.

Najaar 2013. De nieuwe N201 ligt, nog ongebruikt, op 250 meter van de Tienboerenweg achter de boerderij te blinken in de herfstzon. Van Bemmels schapen en een aantal van zijn koeien grazen in het weiland dat nu ‘aan de overkant’ ligt. Heeft de boer hier een goed gevoel aan overgehouden? “Ik ben hier geboren en getogen, en nogal gehecht aan dit plekkie. Los daarvan wilde ik ons gezin niet verkassen. Daarom ben ik geen moment van plan geweest om mij te laten uitkopen. Nu ligt de weg er, en ik ben er nog. De oplossing die er is gekomen, heeft ook een ruilverkaveling mogelijk gemaakt. Daarmee is een nieuwe uitdaging ontstaan voor mijn bedrijf, met volop groeimogelijkheden. Ik zou liegen als ik zou zeggen dat ik niet tevreden ben.” +

LUCHTFOTO'S

Aansluitingen A4.
Juli 2010

LUCHTFOTO'S

Omlegging Amstelhoek aquaduct in aanbouw aan Utrechtse zijde.
Februari 2012

LUCHTFOTO'S

Omlegging Amstelhoek aquaduct in aanbouw op Noord-Hollandse zijde. Het aquaduct is al doorgaanbaar.
Oktober 2013

LUCHTFOTO'S

Omlegging Schiphol-Rijk viaduct over de Kruisweg.
Oktober 2013

LUCHTFOTO'S

Aansluitingen A4.
Oktober 2013

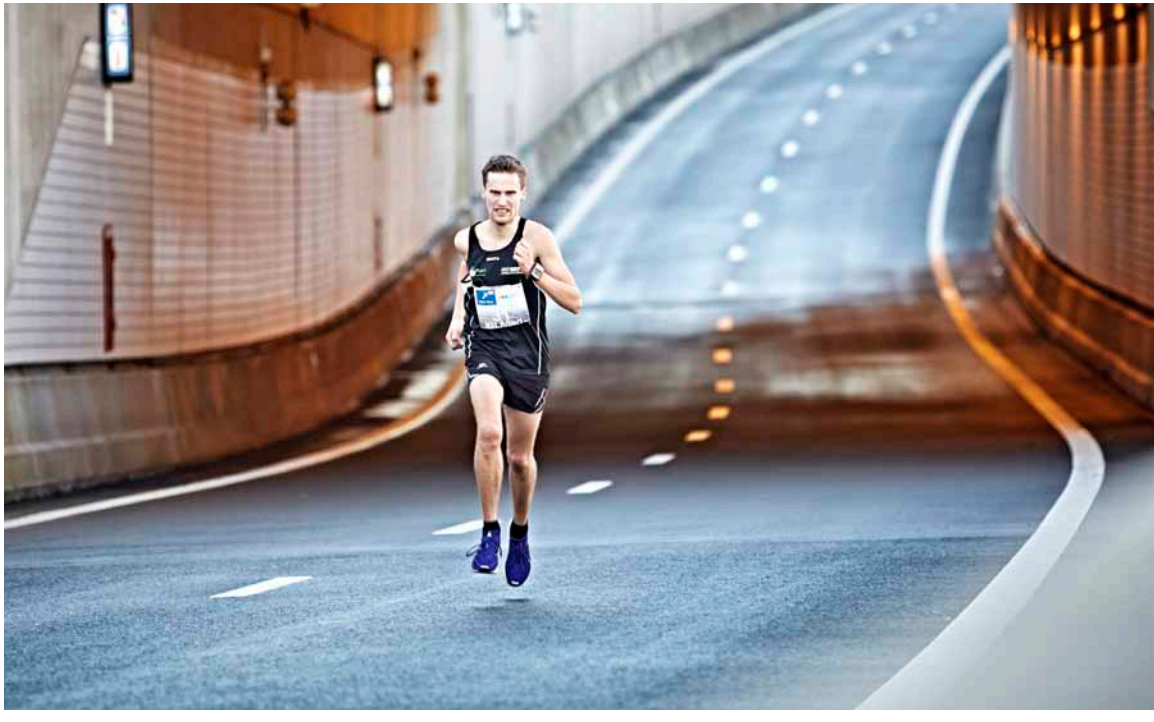
BLIJE GEZICHTEN OP DE NIEUWE N201

Duizenden mensen hebben op zaterdag 14 december de nieuwe N201 ingewijd. Zij kregen één keer één kans om op de nieuwe weg te lopen. Deelnemers konden kiezen uit een aantal afstanden gedurende de middag en de avond. De middag stond in het teken van een run voor wheelers, de 10 km en een officiële wedstrijd van 15 km. In de avond waren er 2 funruns, één van 5 en één van 10 kilometer.

Het was een pittig parcours door de hoogteverschillen en in de avond een schrale wind. Desondanks zijn er tijdens de wedstrijden snelle tijden genoteerd. De 15 kilo meter waar Elisabeth Post, gedeputeerde van de provincie Noord-Holland, het startschot voor loste, is gewonnen door Patrick Stitzinger in een tijd van 46.17. Hij werd op de voet gevolgd door Koen Raymakers (46.20).Deelnemers van de funruns deden het iets rustiger aan. Na een warming up van Brainpower en getooid met lampjes of verkleed als kerstman/vrouw genoten zij vooral van het bijzondere parcours. Al met al een zeer geslaagd evenement waar heel veel mensen plezier aan hebben beleefd.

Direct na afloop van de N201 run is de nieuwe weg opengesteld voor het verkeer. De N201 is nu van iedereen.

START



TEAM N201+

220 mensen hebben de afgelopen jaren op het projectbureau gewerkt. Op de foto ziet u de bezetting in oktober 2013.

Bovenste rij van links naar rechts: *Peter Weevers, Jan Jelte Yntema, Michel Burie, Hans van den Berg, Bert Weener, Gertjan van Zuijlen, Linda Vermeulen, Evert de Haan, Yvonne de Jong, Soumia Marchouh, Henric van der Wouden, Henk van Wijngaarden, Cor Voorberg, Gerard Glas, Henk Douwstra, Ed Boukamp, Cita Ooft-Bruins, Wim Erkelens, Arjan van Poecke, Sanne Houtepen, Richard Feenstra, Steffen Kolfschoten, Peter van Wijk, Jeanine Mocking, Nico Mul, Jan Lubbersen, Tanja Bijlenga- van Uden, Ruud Moes, Erik Kok, Daan Koomen, Christa Kuitert, Renate Vink, Karin Weijers, Sabine Langereis.*

Onderste rij van links naar rechts: *Jelle Pruiksma, Peter Schravendijk, Lucien Liebrechts, Monique Eikelenboom, Tanja Offerman-Drost, Eltjo Keijer, Björn Matheijssen, Hylco van der Reijden, Sanne van het Nederend, Nelson Newland, Mike Peelen, Marco van Bentum, Bram Kaya, Anica Kortland-Dijkstra, Daan Seesing.*

Niet op de foto: *Ravi Audhoe, Rudi van den Berg, Ronald Bulterman, Annemieke Raedt van Oldebarnevelt-Van Gelder, Keesjan Groot, Zoran Kovacevic, Wim van Oudbroekhuizen, Jan Quakkelaar, Ricardo Bekema, Renout van Rijn, Wouter Schuijtvlot, Erwin Siemensma, Leo Staller, Paul Vermeij, Rolph Zwijnen, Frank van der Gulik, Jon Bellis, Hans Suurmeijer, Mariëlle van Schravendijk, Paul van Giessen, Rob Bogaard, Paco van Vlaanderen, Petra Schormans, Salvador Fuentes, Wim Boelaars, Ton Brink, Daniela Hannema, Erik Rook, Diederik Schrama, Jaap van Bezooijen, Marcel Wever, Stanley Sittrop, Ferri de Boer, Jay Lee, Jos Bakkum, Wim Grit, Frans Middag, Reijer Roelofsen, Eddy Modker, Bram Ouwehand, Jan van Leeuwen.*

GEDEPUTEERDE ELISABETH POST

Het laatste woord

Het grootste infraprogramma dat provincie Noord-Holland ooit uitvoerde, zit erop. Project voor project loopt eindverantwoordelijk gedeputeerde Elisabeth Post het geheel nog eens langs, vanuit haar persoonlijke ervaringen van de afgelopen jaren.

Eén opmerking wil zij in elk geval gemaakt hebben: ten aanzien van het Programma N201+ is zij bij haar aantreden in 2009 in een gespreid bedje gestapt. “Diverse bestuurders, waaronder mijn voorgangers maar zeker ook de diverse burgemeesters en wethouders, hebben een voortreffelijke basis gelegd voor dit programma. Natuurlijk was het grootste deel van de uitvoering mijn verantwoordelijkheid. Maar mijn uitgangspositie was, dankzij hen, heel goed.”
Het project Kruisweg was qua uitvoering al gereed toen Post aantrad. “Deze weg, die nu de N196 heet, is destijds verbreed om tijdens de werkzaamheden ruimte te geven aan het verkeer tussen de A4 en Aalsmeer en Uithoorn. Het fungeerde ook als ontsluiting voor de bedrijven op Schiphol-Rijk.”

AANSLUITINGEN A4

“Een groot en complex project in de directe nabijheid van de A4, één van de drukste wegen van Nederland. Eind 2012 was ik kort na middernacht aanwezig bij het inhijsen van het laatste brugdeel van de fietsbrug over de A4. Een heel bijzondere ervaring. Aan de ene kant een hoogtepunt, omdat een lastige klus zeer efficiënt werd uitgevoerd. De weg hoefde er slechts zeven minuten voor afgesloten te worden. Helaas was het ook een dieptepunt, omdat een deel van het wachtende verkeer die zeven minuten toch te lang vond. De wegwerkers kregen verwensingen en allerlei rommel naar hun hoofd gegooid. Zeer onthutsend vond ik dat. De werkzaamheden worden, om de hinder te beperken, al midden in de nacht uitgevoerd en hebben als doel de verkeerssituatie te verbeteren. Het is blijkbaar erg lastig om die boodschap op het publiek over te brengen.

> “Bij één van de grondeigenaren heb ik persoonlijk een bloemetje langs gebracht.”

OMLEGGING SCHIPHOL-RIJK

“Dit onderdeel kende zoveel problemen, dat ik lang heb gedacht dat we hier het laatste klaar zouden zijn. Eerst was er discussie over de tracékeuze; een weg op palen, een weg in het boerenland met een s-bocht, en uiteindelijk de boerenlandvariant met een gestrekt tracé. Toen we daar eenmaal uit waren, verliep de grondverwerving zeer moeizaam. Ik zag het al uitdraaien op een juridische procedure. Maar door de dialoog op gang te houden, bereikten we uiteindelijk toch overeenstemming. Daar was ik zo blij »

"Terwijl de Waterwolftunnel werd gebouwd, veranderde de Europese wetgeving voor tunnelveiligheid."

mee, dat ik bij één van de grondeigenaren persoonlijk een bloemetje heb langs gebracht."
Eind 2013 vond op onder meer dit deel van het tracé de N201-run plaats. "Voor dit hardloopevenement diende De Telegraaf een verzoek bij ons in. Dat vond ik een bijzonder extraatje. Zo'n evenement is gewoon hartstikke leuk, maar het genereert ook extra publiciteit voor de weg. Dat stimuleert hopelijk het gebruik ervan. Voor de run waren vergunningen nodig van de betrokken gemeenten. Die wilde ik niet voor het blok zetten. Daarom heb ik, voordat ik het verzoek honoreerde, eerst met hen gebeld. In het klein was dat precies wat we tijdens het hele programma steeds hebben gedaan: de betreffende partijen in een vroeg stadium erbij betrekken."

OMLEGGING AALSMEER/ UITHOORN

"Een onderdeel van dit project is de Waterwolftunnel. Tijdens de bouw werden we geconfronteerd met gewijzigde, Europese wetgeving op het gebied van tunnelveiligheid. Die nieuwe wetgeving had voor ons twee consequenties; de tunnel zou meer geld kosten en er zou vertraging optreden. Daar worden bestuurders in de regel niet vrolijk van! Wij hebben er toen voor gekozen om de nieuwe regels meteen mee te nemen in een aangepast ontwerp. Anders krijg je de situatie dat de tunnel er ligt, maar nog niet open kan omdat de installaties niet voldoen aan de regels. Dat valt moeilijk uit te leggen. Het was al met al een complexe situatie. We zijn toen enorm geholpen met de bereidheid van de burgemeesters van Aalsmeer en Haarlemmermeer om snel te handelen. De exacte datum van de openstelling hebben we uiteindelijk pas vrij gegeven toen we voor honderd procent zeker wisten dat we dat gingen halen: 22 april 2013."
Daaraan voorafgaand hebben we een congres over onze aanpak gehouden, in de tunnel zelf. Dat was een wonderlijke ervaring.
Aan het einde van het congres kreeg ik de openstellingsvergunning overhandigd van de beide burgemeesters, Theo van Eijk en Theo Weterings.

AANSLUITING A9

“Bij dit project hebben we ‘werk met werk’ gemaakt. De vervanging van de Bosrandbrug, direct naast het werkterrein van de nieuwe Aansluiting A9 gelegen, hebben we tegelijkertijd laten plaatsvinden. Op die manier had de omgeving maar één keer overlast in plaats van twee keer. Toch bereikte mij via Twitter en email veel gemopper van werknemers van omliggende bedrijven. De meest gestelde vraag luidde ‘hoe lang duurt het nog?’ Wat wel leuk was: toen de weg daar eenmaal open ging, kreeg ik ook veel positieve reacties. Dat is ook wel eens leuk om te horen en dat maak ik wel eens anders mee.”

“Een projectorganisatie gehuisvest in de omgeving van het werk verbetert de samenwerking met de omgeving.”

OMLEGGING AMSTELHOEK

“De weg knijpt hier richting Utrecht van twee keer twee naar twee keer één rijstrook. Met mijn Utrechtse collega heb ik dat nog wel heroverwogen, maar er is toen besloten om het toch zo te houden. Een los eindje is hier nu het landbouwverkeer. De wettelijk toegestane maximum snelheid is voor hen 25 kilometer per uur. Dat is een te groot verschil met de 80 kilometer die het overige verkeer hier mag rijden, en dat kan leiden tot onveilige situaties. Daarom mag het landbouwverkeer niet door het aquaduct en moeten de boeren omrijden. Ik begrijp dat dit heel vervelend is. Op mijn eigen houtje kan ik daar weinig aan doen, omdat ik mij moet houden aan de wettelijk toegestane snelheid. Maar ik ben wel van plan om hier op landelijk niveau werk van te maken. Wellicht moet Den Haag eens overwegen om de wettelijke maximum snelheid voor landbouwverkeer te wijzigen. Deze problematiek speelt immers op vele plaatsen in Nederland.”

TOEKOMSTIG NUT

“De nieuwe N201 ligt er nu. Daarmee zijn vele wensen en plannen, die decennia lang in allerlei vormen op tafel hebben gelegen, werkelijkheid geworden. De nieuwe weg verbetert de bereikbaarheid, de leefbaarheid en de verkeersveiligheid van een groot gebied. Daar profiteren de bewoners en de bedrijven van. Voor ons als provincie levert zo’n groot project veel leermomenten op. Die nemen we op in onze procesbeschrijving, zodat we daar bij volgende projecten ons voordeel mee kunnen doen. Een goed voorbeeld zijn de verschillende vormen van aanbesteding, waarbij we een deel van de verantwoordelijkheid en risico’s overhevelen van de provincie naar de aannemers. Daar hebben we bij het Programma N201+ ervaring mee opgedaan. In een inmiddels lopend project, de Westfrisiaweg, hebben we van daaruit een stap verder gezet. We hebben daar een ‘Best Value Procurement’ contract afgesloten, waarbij er nog meer verantwoordelijkheid bij de aannemer gelegd wordt. Een andere ‘lesson learned’ is het inrichten van een slagvaardige projectorganisatie in de omgeving waar het werk plaats vindt. Dat verbetert de samenwerking met de omgeving, wat weer leidt tot een beter project. Aanbeveling verdient ook ruime aandacht voor de voorbereidende processen, zoals het ontwerp, ruimtelijke ordening, grondverwerving en kabels en leidingen. Als ik nu zelf over de nieuwe N201 rijd, voel ik een zekere trots. Ik heb een bijdrage geleverd aan het grootste infraproject ooit van de provincie Noord-Holland. +

OVER N201

Eind 2006 is gestart met de aanleg van de nieuwe N201. Nu in 2014 ligt er, na 7 jaar bouwen, een nieuwe weg. Met de nieuwe weg wordt de bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid van de regio vergroot. De provincie Noord-Holland, haar partners en alle mensen die aan de N201 hebben gewerkt danken u voor uw medewerking tijdens de werkzaamheden.

Boven: Aansluitingen A4: fietsbrug Geniedijk, Omlegging Schiphol-Rijk, Omlegging Aalsmeer/Uithoorn: Waterwolftunnel, Aansluiting A9: Bosrandbrug, fly-over A9, Omlegging Amstelhoek: bouwkuip Amstel.