



Verwachte verkeershinder (onder voorbehoud)

Everdingen

Afsluiting Kerkweg te Zijderveld

Van maandag 15 februari tot en met donderdag 18 maart wordt de Kerkweg te Zijderveld voor drie weken afgesloten. Tijdens deze afsluiting wordt gewerkt aan de inrichting en definitieve vorm van de Kerkweg. De Kerkweg blijft wel open voor fietsers.

Afsluiten oostelijke oprit Everdingen richting Utrecht (A2)

In de nacht van maandag 1 op dinsdag 2 maart vinden er werkzaamheden plaats aan de oprit Everdingen richting Utrecht. Verkeer richting Utrecht wordt in die nacht omgeleid via aansluiting Culemborg.

Weekendafsluiting verbindingsboog knooppunt Everdingen

Van vrijdag 7 tot en met zondag 9 mei is de verbindingsboog in knooppunt Everdingen van Den Bosch (A2) richting Hilversum (A27) afgesloten voor verkeer in verband met het aanbrengen van zoab. Verkeer wordt omgeleid via de A2 knooppunt Oudenrijn en de A12 knooppunt Lunetten.

Culemborg

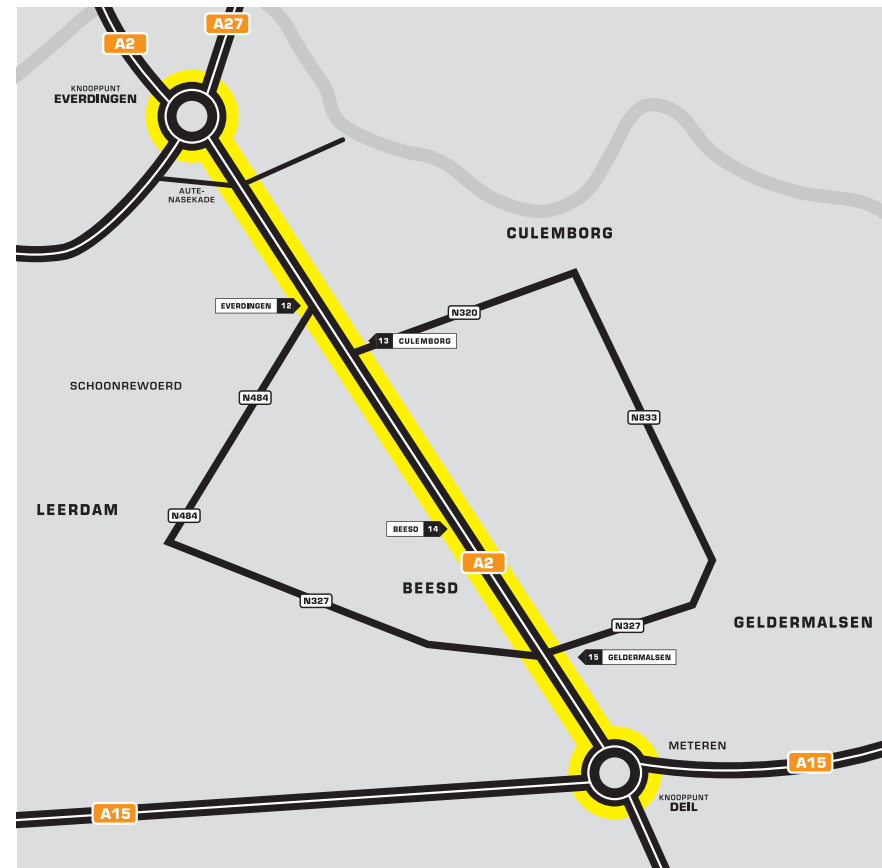
Afsluiting oostelijke afrit Culemborg vanuit Den Bosch (A2)

Van maandag 15 februari tot en met zondag 7 maart is de oostelijke afrit Culemborg afgesloten. Verkeer wordt omgeleid via aansluiting Everdingen.

Beesd

Reconstructie kruising Parkweg en Stationsweg te Beesd

Van vrijdag 19 februari tot en met vrijdag 19 maart worden de laatste werkzaamheden uitgevoerd aan de kruising Parkweg en Stationsweg in Beesd. De Parkweg is dan voor alle verkeer afgesloten vanaf het kruispunt met de Stationsweg tot aan de andere zijde van de spoorwegovergang.



Station Beesd en de Mariënwaardt zijn bereikbaar via een tijdelijke weg.

Geldermalsen

Afsluiting Haarstraat te Enspijk

Van maandag 8 februari tot en met vrijdag 5 maart is de Haarstraat afgesloten. Deze afsluiting is noodzakelijk in verband met de aanleg van twee nieuwe duikers (water-onderdoorgangen) onder de Haarstraat door. Daarnaast moet het nieuwe gedeelte van de Haarstraat aangesloten worden op de bestaande Haarstraat en op de N327. Verkeer vanuit Enspijk wordt in die periode omgeleid via het dorp Deil.

Afsluiting oostelijke oprit Geldermalsen richting Utrecht (A2)

Van maandag 22 maart tot en met vrijdag 9

april is de oostelijke oprit Geldermalsen richting Utrecht (A2) afgesloten. Tijdens deze afsluiting wordt de oprit verhoogd en definitief gemaakt, zodat deze aangesloten kan worden op het nieuwe, hoger liggende viaduct en de N327. Verkeer richting Utrecht wordt omgeleid via knooppunt Deil.

Weekendafsluiting N327 t.h.v. A2

Van vrijdag 9 tot en met maandag 12 april wordt de N327 ter hoogte van de A2 afgesloten. In dit weekend wordt onder andere de oostelijke oprit Geldermalsen richting Utrecht aangesloten op de N327. De oostelijke op- en afrit en de N327 ter hoogte van de A2 zijn dan afgesloten voor alle verkeer. De westelijke op- en afrit blijven open. De afsluiting begint nabij het Shell-tankstation en garagebedrijf Van Asch, en eindigt net voor de westelijke op- en

afrit. De parallelbaan blijft open voor langzaam verkeer. Alle bedrijven nabij de A2 zijn tijdens de weekendafsluiting bereikbaar. Deze bedrijven zijn vanuit Geldermalsen via de N327 bereikbaar. De Rotonde en de McDonald's zijn via Enspijk, de Haarstraat, bereikbaar.

Omleidingsroutes

In dit stadium is nog niet alle informatie definitief. Dit is afhankelijk van diverse factoren, waaronder het weer. Concrete informatie wordt te zijner tijd via de gebruikelijke communicatiekanalen bekendgemaakt. U kunt verder natuurlijk altijd bellen met het gratis telefoonnummer 0800 - 8002, of u kunt kijken op www.rijkswaterstaat.nl/A2.

Colofon

Dit is een uitgave van Rijkswaterstaat. Meer informatie? Kijk op www.rijkswaterstaat.nl/A2 of bel 0800 - 8002 (gratis). Aan deze uitgave kunnen geen rechten worden ontleend.

Projectinformatie

Op onze website www.rijkswaterstaat.nl/A2 vindt u meer informatie en het laatste nieuws over de verbreding van de A2 tussen Everdingen en Deil. Met vragen en suggesties kunt u altijd terecht bij:

Rijkswaterstaat

T.a.v. Projectteam A2 Everdingen-Deil
Esther de Lange
Katjedeweg 4
4153 RG Beesd
Telefoon 0345 - 63 97 00

Wilt u ook de nieuwsbrief ontvangen? Stuur dan een e-mail met uw naam en adres naar: nella.de.kruijff@rws.nl.

Dit is een uitgave van Rijkswaterstaat. Kijk voor meer informatie op www.rijkswaterstaat.nl of bel 0800 - 8002 (ma t/m zo 06.00 - 22.30 uur, gratis) februari 2010

Nieuwsbrief | februari 2010

A2 Everdingen-Deil

Inhoud

Verwachte verkeershinder | Resultaat enquête lezers | Interview Esther de Lange (RWS) en Henk van der Perk | Interview Peter Pittens (Heijmans)

Water. Wegen. Werken. Rijkswaterstaat



Bomen planten in knooppunt Deil

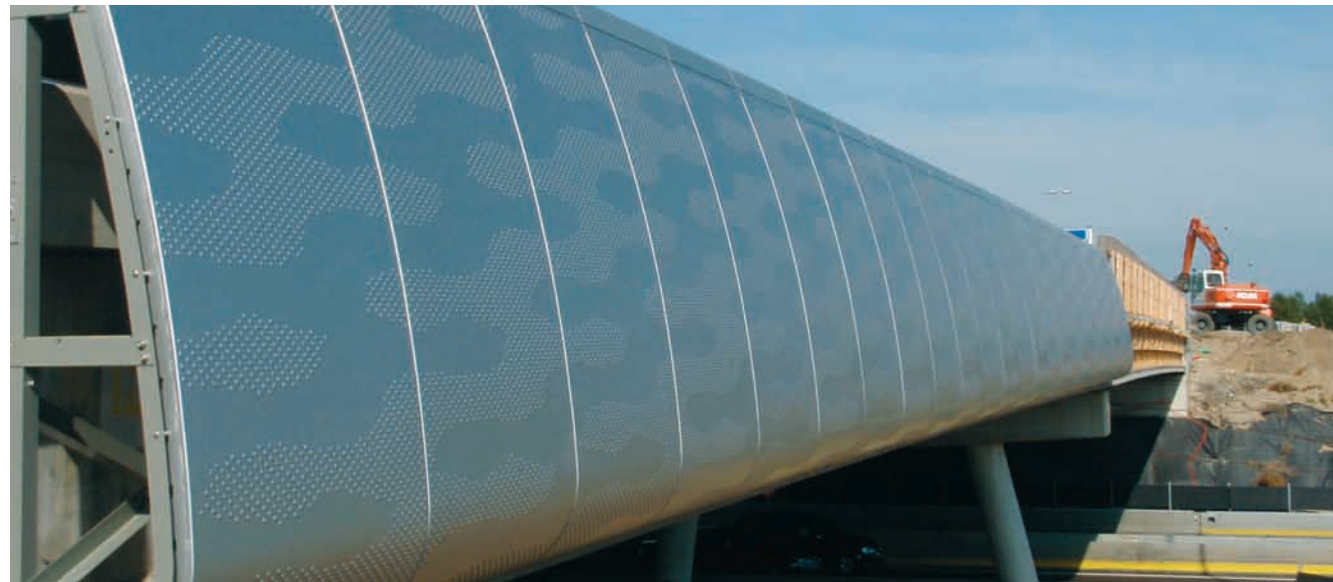
Enquête enthousiast ingevuld

“Van mij mag de nieuwsbrief vaker verschijnen.” “Interview eens een bewoner of wegwerker!” “Het mag wel iets minder zakelijk.” Dit is slechts een greep uit de vele reacties vanuit de lezersenquête bij de vorige nieuwsbrief. Of het nu om complimenten of suggesties gaat: de betrokkenheid onder omwonenden en weggebruikers is enorm. En uiteraard luisteren we ook naar u.

De komende tijd zullen we waar mogelijk uw opmerkingen ter harte nemen. Een aanbeveling die veel terugkwam bijvoorbeeld, is om de werkzaamheden weer te geven op een tijdsbalk of schematische kaart. Daarom staat vanaf nu bij ‘Verwachte verkeerhinder’ een kaart met de belangrijkste plaatsen en afritten. Verder gaan we op uw verzoek meer foto’s en beelden gebruiken.

Meer nieuwsbrieven

Om te voorkomen dat er verkeerde data of informatie in de nieuwsbrief terecht komen – iets waar we door lastminuteveranderingen of weersomstandigheden helaas niets aan kunnen doen – houden we dit onderdeel vanaf nu algemener. Tot slot wil Rijkswaterstaat de nieuwsbrief niet drie, maar zes keer uitgeven dit jaar. En het interview met de wegwerker? Dat vindt u terug op pagina 4.



Routeontwerp viaducten.

“Als er naar je geluisterd wordt, kun je ook meer hebben”

Wat als de nieuwe A2 letterlijk je achtertuin raakt? Henk van der Perk (eigenaar Landbouwmechanisatiebedrijf Theo van der Perk) kan erover meepraten. Vanuit Rijkswaterstaat probeert Esther de Lange (omgevingsmanager) de overlast voor zijn bedrijf en gezin zoveel mogelijk te beperken. Tijd voor een eerlijk gesprek.

Hoeveel mensen zijn vader niet heeft geholpen, die in paniek de zaak in kwamen rennen als er weer een ongeval was gebeurd op de snelweg... Henk van der Perk wijst op een oorkonde aan de wand van zijn kantoor: “Hij heeft er zelfs een lintje voor gekregen.” Zelf heeft Henk de afgelopen jaren vooral vanwege de verbredingsplannen met de A2, en dus Rijkswaterstaat, te maken. Tot drie jaar geleden was dat behoorlijk aanmodderen.

Wanneer heeft Rijkswaterstaat jullie benaderd?

Henk: “In 2001, voor onderhandelingen over grondaankoop. Dat heeft lang geduurd en verliep ronduit stroef. Met het ontwerp, daarna, van de nieuwe op- en afrit waren mijn vader en ik het ook niet eens, dus hebben we op zo’n inloopavond zeven andere ontwerpen aangeboden. Uiteindelijk is het ontwerp inderdaad gewijzigd. Maar het liefst hadden we

gezien dat de A2 hier onder de grond ging. Dan hadden we een mooi uitzicht gekregen en minder geluidsoverlast gehad. Dat was ook milieuvriendelijker geweest.” Esther: “Een verdieping van de A2, ja, daar heeft de burgemeester zich ook hard voor gemaakt. Dat was voor Beesd mooi geweest. Helaas is deze variant te duur bevonden en heeft minister Netelenbos het afgeblazen.”

Wat was het probleem met de grondaankoop?

Henk: “De grond moest onteigend worden omdat een gedeelte nodig was voor de aanleg van de nieuwe weg. Maar het bleef lang onduidelijk hoe groot het stuk was, en hoeveel het waard was. Uiteindelijk zijn we

er uitgekomen, maar de relatie was meteen verstoord. Dat bleef zo doormodderen, tot aan advocaten en de Raad van State toe. Maar vanaf 2007 is er een omslag gekomen.”

Waarom?

Henk: “Er kwam opeens structureel overleg met alle betrokkenen. Esther is vanaf dat jaar mijn contactpersoon. En als je het gevoel hebt dat je gehoord wordt, kun je ook meer hebben. Zo werkt het gewoon.” Esther: “Gelukkig hebben we het contact weer terug weten te brengen tot normale proporties. Dat is een van de verantwoordelijkheden van mijn functie. Binnen Rijkswaterstaat is er een omslag gekomen een paar jaar geleden. Publieksvriendelijkheid, zoals we dat noemen, staat nu veel hoger in het vaandel.” Henk: “Dat praat een stuk gemakkelijker, kan ik je vertellen.”

En nu is alles ook een stuk duidelijker.

Henk: “Nou, niet altijd. Het blijft heel onduidelijk wanneer je wel of niet bezwaar moet maken, zoals met de geluidsschermen. Ik heb meteen aangegeven dat we transparante schermen willen. Voor het uitzicht. Kreeg ik te horen: meneer, u bent veel te vroeg. Maar toen ik er nog een keer op terugkwam, was het juist weer te laat. Nu komen er dichte schermen, waar we niet blij mee zijn.” Esther knikt: “Geluidsschermen zijn heel vaak zeer ingrijpend voor omwonenden, en ik snap heel goed dat het hele gebeuren voor de betrokkenen een frustrerend proces is geweest.”

Wist u dat?

Op de A2 ter hoogte van afrit Everdingen en het ecoduct Autena over een lengte van 1,2 kilometer een eerste demonstratievak LEAB (Laag Energie Asphalt Beton) is aangelegd? LEAB zorgt voor 30% minder CO₂-uitstoot tijdens de productie dan traditioneel asphalt. LEAB is ontwikkeld door aannemer BAM en won in 2009 de Rijkswaterstaat Award voor het thema Duurzaamheid.



Henk van der Perk en Esther de Lange

Heb je veel overlast van de werkzaamheden?

Henk: “Ja, vooral geluidsoverlast, maar ook stof en schade aan de woning. En horizonvervuiling door die dichte geluidswand. Esther: “Is er eigenlijk al iemand langs geweest in verband met de gevelisolatie?” Henk: “Ja, er is een dakkapel vervangen en we hebben nieuwe kozijnen en een speciaal ventilatiesysteem gekregen. De ventilatie in de woonkamer hebben we zelf moeten aanpassen. En daar ben ik het dan weer niet mee eens. Maar je kunt niet altijd aantonen dat iets met de werkzaamheden te maken heeft.”

Hoe vaak hebben jullie overleg?

Henk: “Zo ongeveer eens in de drie maanden.” Esther: “Toevallig was Henk vanochtend nog bij ons.” Henk: “Het is een groep van alle ondernemers uit de buurt, met Rijkswaterstaat en aannemer Heijmans. Eerst was er alleen overleg met mij en later kwamen er andere bedrijven bij.”

Waarom eerst alleen met Henk?

Esther: “De werkzaamheden waren eerst

nog heel kleinschalig en raakten toen nog alleen Hensks bedrijf, omdat het zo dicht bij de afrit zit. En we kenden hem, omdat hij ons heel vaak heeft gebeld of gemailld. Maar in principe houden we met iedereen contact van wie we de achtertuinen raken, zoals we dat noemen.”

De achtertuin van Hensks ouders in dit geval.

Henk: “Ja, van mijn ouderlijk huis is de tuin een stuk kleiner geworden. En er moesten zo veel voorzieningen worden getroffen tegen de fijnstofoverlast, dat zou er niet uitzien al die apparaten. Verhuizen was logischer. Ze hebben het goed hoor; mijn moeder wil niet meer terug. Maar mijn vader heeft het er wel moeilijk mee dat hij niet effe de zaak in kan lopen of koffie bij ons kan komen drinken.”

Het is allemaal heel ingrijpend. Maar zijn er ook lichtpuntjes?

Henk: “Eerlijk is eerlijk. Het wordt allemaal wel prachtig. Als ik onderweg zie wat er al gebeurd is aan de A2. Ook qua natuurcompensatie. Op internet staan ook van die mooie animaties; dat vind ik wel indruk-

wekkend. Bovendien is de spoorovergang veel stiller geworden en ook de nieuwe brug maakt minder geluid.”

Het zal wel raar zijn, straks geen werkzaamheden meer op je stoep.

“De slapeloze nachten zal ik niet missen,” roept Hensks vrouw Yke vanachter haar bureau. Henk: “Ze wordt wakker van dat gepiep van vrachtwagens die achteruitrijden. Al vanaf zes uur doen ze dat.” Esther (oprecht verbaasd): “Maar dat is niet de bedoeling.” Ze pakt haar blocnote. “Ik ga daar even achteraan voor jullie.” Henk: “Ik snap het ook wel; ze hebben natuurlijk vertraging door dat vorstverlet. Maar toch,

als je niet goed slaapt...” Esther: “Nee, dat kan natuurlijk niet.” Henk: “En dat omrijden, dat is ook wel heel vervelend. Elke dag tien km omrijden is niet fijn.” Esther: “Ik kan proberen om een onthefing voor je te krijgen voor de route over de Sonsbrug naar aansluiting Culemborg.” Henk: “Ach, dat leek me weer zo’n gedoe.” Esther pakt weer haar blocnote en maakt er toch een notitie van.

Gelukkig is het einde in zicht.

Esther: “Nog een paar maanden, dan zijn jullie in ieder geval van die vrachtwagens hiervoor af. Eind 2010 is de A2 hopelijk klaar en in het voorjaar hopelijk de

Ridderslag al, als alles meezit.” Henk: “Dat zou op mijn verjaardag zijn. Da’s dan wel weer mooi geregeld van Rijkswaterstaat.”

Wist u dat?

Alle viaducten op de A2 een routeontwerp hebben? Door de combinatie van textuur, reliëf en kleur kan een terugkerende print worden herkend. Deze print is de trekvogel die de zuidwaartse richting van de A2 symboliseert.

“De jeugd staat niet graag meer tot z’n knieën in de blubber”

Bijna was hij loodgieter geworden. Maar omdat hij na zijn opleiding niet direct aan de slag kon, nam hij een ‘tussenbaantje’ bij aannemer Heijmans. 30 jaar later werkt hij nog steeds met hart en ziel als wegwerker. Op dit moment aan de A2. Dat hij wel eens blikjes naar zijn hoofd krijgt, neem hij op de koop toe.

Blikjes? “O ja hoor. Of eieren, ook wel eens gebeurd!” Hij lacht er hartelijk bij. “Maar ik snap het best hoor, de frustratie van automobilisten als ze een kwartier moeten wachten en ons dan niet zien werken. Maar wat ze niet weten, is dat bijvoorbeeld het beton moet drogen en we niets kunnen doen.” Zijn groep wegenbouwers legt onder andere riolering, asphalt en verlichting aan. Pittens: “Alles onder de grond eigenlijk. Als ik er zelf over rijd, weet ik wat er allemaal gebeurd is, maar een ander ziet het niet eens.”

’s Nachts werken

Of ik er trots op ben? Trots ben ik thuis, op mijn vrouw en drie kinderen. Wel vind ik het knap dat het verkeer kan blijven doorrijden terwijl we de A2 vernieuwen. Omdat we veel ’s nachts werken. Ook door de tijdsdruk.” In 30 jaar is er veel veranderd aan het werk: “Er zijn meer machines bijgekomen, alle techniek is veranderd. Vroeger zat je met tien man in een busje op



Peter Pittens, voorman Wegenbouw bij Heijmans

weg naar een klus die je nu in je eentje afkunt. En de gemiddelde leeftijd is hoger. De jeugd staat niet graag meer tot z’n knieën in de blubber. Ik voorzie wel dat we een keer een probleem gaan krijgen. Want geen enkele machine kan ons natuurlijk helemaal vervangen.”

“Zo’n pylon wordt een projectiel als je er tegenaan rijdt.”

Gevaarlijk

Ondanks de hulp van machines blijft het beroep van wegwerker fysiek zwaar. En

soms zelfs gevaarlijk. Pittens: “Op dit traject aan de A2 kunnen we in alle vrijheid werken. Maar als je alleen wat pylonnnetjes hebt als bescherming moet je altijd wel oppletten. Auto’s razen vaak met een roтваart voorbij. Zo’n kegeltje wordt een projectiel zodra iemand er tegenaan rijdt. Ik denk dat weggebruikers dat niet altijd even goed beseffen. Je moet niet voor niets vaart minderen.” Had hij dan toch beter chauffeur kunnen worden, zijn jongensdroom? Weer die gulle lach: “Mijn vrouw vond dat een minder goed idee. En ik word elke dag nog blij van mijn werk. Altijd buiten, zonder muren of kantooruren. Wat wil een mens nog meer?”