

INTERVIEW OVER SAMENWERKING

Combiplan Nijverdal: waar spoor en weg samenkomen

Van links naar rechts: Leonard van der Vorm, Bernadette Paping-Geertman en Benny Nieswaag. (Foto: Ewout Staartjes)

Leonard van der Vorm is sinds juni 2009 projectmanager voor de aannemerscombinatie Leo ten Brinke bij het Combiplan Nijverdal. Hij was daarvoor betrokken bij diverse D&C- en EPC-werken zoals de Westerscheldetunnel, RWZI Harnaschpolder en een LNG importterminal in Groot-Brittannië.

Bernadette Paping-Geertman is sinds 1 maart projectmanager bij het Combiplan Nijverdal. Ze is ook projectmanager bij de onderdoorgangen in Rijssen en Wierden, en is betrokken bij het te verplaatsen station Nijmegen Lent. Daarvoor werkte ze aan diverse projecten van ProRail in de regio Noord-Oost.

Benny Nieswaag is sinds 18 maart werkzaam als projectdirecteur bij het Combiplan Nijverdal vanuit RWS. Eerder werkte hij onder andere aan de Maeslantkering en het sluizencomplex in IJmuiden, en gaf hij binnen RWS leiding aan de Tunnelbouwafdeling en de afdeling Staalbouw, Werktuigbouw en Installatietechniek.

Spoor en weg in één tunnelsysteem: bij het Combiplan Nijverdal gebeurt het voor de eerste keer in Nederland. Het vereist een nauwe samenwerking tussen Rijkswaterstaat en ProRail, én aannemerscombinatie Leo ten Brinke. Hoe verloopt deze samenwerking tot nu toe?

De drukke N35 loopt nu nog dwars door het dorpje Nijverdal, maar Combiplan Nijverdal moet daar verandering in brengen. Rijkswaterstaat verplaatst de weg naar het noorden en ProRail legt hiernaast het spoor aan. De nieuwe weg en het spoor komen deels in een tunnel te liggen. Het resultaat: een snellere doorstroming op de weg, verbetering van de betrouwbaarheid van de treinverbinding en veiligheid in het dorp. De oplevering staat gepland voor 2014.

Voor het Combiplan Nijverdal vervult Rijkswaterstaat de rol van algemeen opdrachtgever, financier en opdrachtgever voor de aanleg van het wegdeel en de onderbouw van het spoordeel. ProRail geeft opdracht voor de bovenbouw van het spoordeel. "Verschillende mobiliteiten aan elkaar koppelen, is al eerder gebeurd. Bijvoorbeeld bij de Hubertustunnel in Den Haag, waar tram en weg aan elkaar zijn verbonden. De koppeling van spoor en weg is voor zover wij kunnen

beoordelen nieuw," aldus Benny Nieswaag, projectdirecteur vanuit Rijkswaterstaat. Bernadette Paping, projectmanager vanuit ProRail, voegt hieraan toe: "Dat enerzijds Rijkswaterstaat opdrachtgever is voor de onderbouw van het spoor (waar wij eigenaar en beheerder van worden) en dat wij anderzijds voor de bovenbouw opdrachtgever zijn, dat is uniek."

Afstemmen met drie partijen

Een bijzondere samenwerking dus, tussen twee totaal verschillende organisaties. Dat loopt niet altijd vlekkeloos. Nieswaag: "De cultuur en werkwijze zijn bij beide bedrijven echt anders. Vooral bij de uitvoering moet je een gemeenschappelijke taal ontwikkelen. Soms gaan achter bepaalde woorden heel andere belevenissen en interpretaties schuil. Neem bijvoorbeeld risicogestuurde toetsing van het werk." Paping legt uit: "Als wij het bij ProRail hebben over risico's, zitten we vaak een slag dieper, omdat wij op het product toetsen,



terwijl Rijkswaterstaat op processen toetst.” Aannemer voor het wegdeel en de onderbouw van het spoor is Combinatie Leo ten Brinke die bestaat uit Van Hattum en Blankevoort, Hegeman Beton- en Industriebouw, KWS Infra en Vialis. De combinatie is vernoemd naar de Nijverdalse caféhouder die jaren geleden met het idee voor de omlegging kwam. Leonard van der Vorm, projectmanager bij Combinatie Leo ten Brinke, vertelt over zijn ervaring met twee verschillende opdrachtgevers: “Als je samenwerkt heb je geen last van twee opdrachtgevers, je hebt er alleen een partij bij waarmee je zaken moet afstemmen. In principe zijn de eisen van ProRail vertaald in de contracteisen die zijn opgenomen in onze overeenkomst met Rijkswaterstaat. ProRail is in de fase van de onderbouw met name bij het ontwerp een belangrijke stakeholder. Die afstemming loopt nog. Bij de uitvoering krijgen we straks een soort ‘nevenaannemerafstemming’ met de aannemer die voor ProRail de bovenbouw gaat verzorgen.” Van der Vorm merkt daarnaast op: “Eén heel groot voordeel is dat het spoor drie jaar buiten dienst is. Dat halveert de bouwtijd van het project.” Het is niet zo dat er geen trein in Nijverdalen komt: “Het is een unieke situatie. De trein gaat tot aan de bouwplaats en de tussenliggende afstand wordt overbrugd met bussen,” vertelt Nieswaag.

Integraal veiligheidsplan

Voor de veiligheid is er een integraal plan opgesteld, waarbij de integratie zit in de handelingsprocedures bij calamiteiten; qua hardware is - op brandblusinstallatie na - alles gescheiden. Paping: “Het vergt zoveel afstem- en procedurezaken dat we hebben besloten de technische invulling zoveel mogelijk van elkaar te scheiden. Wat betreft het beheer maken we eerst ieder een eigen tunnelbeheerplan, vervolgens combineren we dit tot één integraal plan.” Daarin worden alle mogelijke scenario’s opgenomen, in samenspraak met de hulpdiensten. Verder gebruikt het Combiplan ook de resultaten van de Taskforce Tunnels en de standaards van de Landelijk Tunnelregisseur van Rijkswaterstaat.

“Het tunnelveiligheidsplan is in de ontwerp-fase gezamenlijk opgesteld,” vertelt Van der Vorm. “Je krijgt nu het veiligheidsbeheersplan, voor de operationele fase van de tunnel. Hierbij is er een overgangssituatie omdat de spoortunnel eerder opengaat dan de wegtunnel, wat betekent dat de spoortunnel al in gebruik is terwijl de wegtunnel nog in uitvoering is. Dat is ook een veiligheids-scenario dat gezamenlijk wordt uitgewerkt.”

Toegevoegde waarde

Al met al spreken de drie partijen over een prettige samenwerking. “De samenwerking zoals die nu is, geeft geen enkel beletsel om in de toekomst weer samen te werken. Het is wel belangrijk dat het wat toevoegt, maar dat is hier zeker het geval,” aldus Nieswaag. De gecombineerde tunnel zorgt er bijvoorbeeld voor dat omwonenden slechts eenmaal met een omvangrijk bouwproject te maken hebben. Nieswaag concludeert dan ook: “Gewoon doen wat maatschappelijk het meest interessant is.”

Meer informatie

Op (onder andere) de website van Rijkswaterstaat vindt u meer informatie over het Combiplan: <http://tinyurl.com/rws-nijverdalen>



(Beeld: Rijkswaterstaat)