

Tekst: Margot Visser
Beeldmateriaal: A-Lanes

A-Lanes A15 is een eisenmanagementmachine

Rijkswaterstaat verbreedt de A15 tussen de Maasvlakte en het Vaanplein om de files terug te dringen en het Rotterdamse havengebied goed bereikbaar te houden. De werkzaamheden worden uitgevoerd door het consortium A-Lanes A15. Het is het grootste project dat ooit in één keer is aanbesteed door Rijkswaterstaat. Maar het is vooral de complexiteit qua organisatie en engineering die het tot een uniek project maakt, vindt projectdirecteur Erik Aal.

Eind vorig jaar stond de A15 tussen Vaanplein en Europoort op de vijfde plaats in de file top tien. Met de aanleg van de Tweede Maasvlakte zal het vrachtverkeer verder toenemen en wordt het probleem alleen maar groter. En dus was het noodzaak om de A15 onder handen te nemen. De snelweg wordt verbreed van twee keer drie rijstroken nu naar twee keer vijf rijstroken. Ook wordt er een nieuwe Botlekbrug gebouwd, die voor een betere doorstroming zowel op het water als op de weg moet gaan zorgen.

GROOTSTE OPDRACHT OOI

Met een totale projectwaarde van 1,5 miljard euro is het de grootste opdracht ooit door Rijkswaterstaat in één keer aanbesteed. De opdracht werd verworven door A-Lanes A15, een consortium bestaande uit Ballast Nedam, John Laing, Strabag en Strukton. Projectdirecteur Erik Aal: "Wij hadden de beste prijs, maar onderscheidden ons ook door onze plannen. Van alle aanbieders waren wij de partij die het meest aandacht besteedde aan het omgevingsmanagement. En dat is een vak apart in een complexe omgeving als Rijnmond. We hebben met enorm veel partijen te maken: het Havenbedrijf, gemeenten, de veiligheidsregio Rijnmond, Waterschap, Prorail, om er een aantal te noemen. Ook wisten wij de verkeershinder het beste te beperken door vooral 's nachts te werken."

DBFM-AANBESTEDING

Het gaat hier om een DBFM (Design, Build, Finance, Maintain) aanbesteding, Erik Aal: "In Nederland is een dergelijk type aanbesteding nog relatief nieuw, maar in het buitenland wordt dit al twee decennia toegepast. De Tweede Coentunnel was ook een DBFM aanbesteding, maar ons project is nog eens twee zo groot. De overheid koopt in feite een levenscyclus. Zij krijgt voor twintig jaar een infrastructuur die op een bepaald niveau functioneert en betaalt daarvoor een periodieke beschikbaarheidsvergoeding. De volledige verantwoordelijkheid daarvoor ligt bij ons. Dat betekent dat wij enorm ver vooruit moeten kijken en afwegingen moeten maken wat betreft investeringen."

A-Lanes moet zorgen voor een optimale beschikbaarheid van de infrastructuur. Functioneert er iets niet, dan wordt een kortingsmechanisme gehanteerd. Aal: "Bijvoorbeeld de signalering boven de weg doet het niet. Of er blijft water op de weg staan. Dan legt Rijkswaterstaat ons een korting op de beschikbaarheidsvergoeding op. Er zijn meer dan honderd parameters waarop de beschikbaarheid van de weg wordt gemeten." Dat geeft een enorme druk op de organisatie. "Het betekent dat we de weg zo robuust mogelijk construeren en dat we er onderhoudsmanagement op zetten wat vooral is gefocust op preventie."

LEVENSZYCLUSGEDACHTE

Deze manier van werken stelt hoge eisen aan alle mensen die aan het project werken. "We moeten mensen op de werkvloer doordringen van het acteren vanuit de levenscyclusgedachte. >



www.sarens.nl- info@sarens.nl



Sarens Nederland

Sarens Nederland is een toonaangevend speler op het gebied van horizontaal en verticaal transport. Veiligheid en kwaliteit staan centraal binnen onze dienstverlening waarvoor ook A-Lanes A15 heeft gekozen.

Sarens Nederland is 24 uur per dag, 7 dagen per week te bereiken op:

+31 (0)78 648 29 29

nothing too heavy, nothing too high



Dat doen we op twee manieren. We doen aan onderwijs, de zachte manier, maar hanteren ook een hardere benadering. We hebben een interne inspecteur die een signalerende taak heeft. Als er een probleem dreigt te ontstaan, kan hij ingrijpen." Het is een cultuur waar niet iedereen tegen kan, geeft hij toe. „Het stelt bijzondere eisen aan mensen. Er staat altijd een klok te tikken. Daar moet je mee om kunnen gaan. Als ik het in één begrip moet samenvatten zijn we een soort eisenmanagementmachine. We zijn voortdurend aan het kijken of we voldoen aan alle eisen.”

De complexiteit zit hem niet alleen in de organisatie, maar ook in de engineering. Vooral de nieuwe Botlekbrug is een technisch hoogstandje. De huidige brug wordt vervangen door een beweegbare brug met twee doorvaartopeningen. De brug komt twee keer zo hoog te liggen als de huidige en opent tot wel 45 meter hoog. Het wordt daarmee één van de grootste beweegbare bruggen ter wereld. Aal: "Zo'n brug is nog nooit ontworpen. Maar ook hier tikt de klok door. Een snellere bouwtijd levert een enorm financieel voordeel op, omdat leningen dan eerder kunnen worden afgelost. Dat maakt het complex om te managen."

De werkzaamheden aan de A15 zijn begonnen in 2011 en worden gefaseerd uitgevoerd. Gestart is met de aanpassingen bij het Vaanplein. Het sloopwerk is inmiddels afgerond. Nu worden de voorbereidingen getroffen voor de bouw van de fly-overs. Ook wordt gewerkt aan de onderdoorgangen bij de Verlengde Zuiderparkweg en het Oudelandsviaduct. Volop bezig is A-Lanes A15 ook bij de Botlekbrug, zowel op het water als op het land. In het water is een bouwkuip gemaakt voor de pijlers. Deze worden volgestort met onderwaterbeton. De constructie van de aanbruggen vergt veel passen en meten gezien hun locatie. Het gehele project verloopt volgens planning. Het project is eind 2015 afgerond ■



Slim bouwen met Mebin

Mebin werkt aan het product van morgen. Met vernieuwde maatoplossingen geven we antwoord op de vragen die ons vanuit verschillende marktsegmenten gesteld worden. We zorgen voor duurzame productinnovaties met eco-verantwoordelijkheid als leidraad.

Kennis, kunde en ervaring staan de klant ter beschikking. Een team van deskundigen op betongebied werkt aan klantgerichte oplossingen.

Uw partner in de bouw. Vroeger, nu en in de toekomst.

www.mebin.nl

