

Het nieuwe spoor tussen Lelystad en Zwolle is klaar voor gebruik. Voor het project van 1 miljard euro waren 133.000 dwarsliggers, 13.000 spoorstaven en 4,2 miljoen kuub zand nodig. Voorlopig het laatste grote nieuwe spoorproject in Nederland.

Bij Hanzelijn zijn trucjes herhaald

Inggrid Koenen

Lelystad - De aanleg van de Hanzelijn is als modelproject volgens het boekje verlopen. Bijna geruisloos ligt er ineens een 50 kilometer lange spoorlijn klaar voor gebruik. "Het leergeld is betaald bij de Betuweroute, maar al die lessen zijn van begin af aan ingezet tussen Lelystad en Zwolle."

De feeststemming zit er al goed in tijdens het eerste plezierrijge over de Hanzelijn. Afgelopen vrijdag stapten journalisten en betrokkenen alvast in voor een testrit. De burgemeester van Dronten deelde treinkaartjes uit voor 8 december en glunderde bij de passage van 'zijn' Drontermeertunnel. De wethouder van Lelystad ziet eveneens grote voordelen van een nieuw spoor. Kortom, blijf gezichten, want de regio is opgegoten over de betere bereikbaarheid.

Langs het talud van het spoor zijn nog baanvakkers bezig met de laatste puntjes op de i, maar de laatste echte werkzaamheden zijn drie weken geleden afgerond bij station Zwolle waar een vierde spoor is aangelegd. "We hebben alles volgens bestelling en binnen tijd en budget opgeleverd", vat projectmanager Jaap Balkenende het project in een notendop samen. Op het budget van 1,128 miljard euro is zelfs 90 miljoen euro overgebleven. Balkenende blikt dan ook tevreden terug op de keus voor

d&c-contracten bij de Hanzelijn. "Dat is misschien wel de belangrijkste les die we hebben geleerd van de Betuweroute. Als je helder formuleert wat je wilt bereiken, maar wel vrijheid in het ontwerp geeft, krijg je betere inschrijvingen van de markt. Daarnaast hebben we veel geleerd op het gebied van planning en ook geleerd daar buffers in te bouwen voor als het tegenzit." Ook op het gebied van risico's is veel

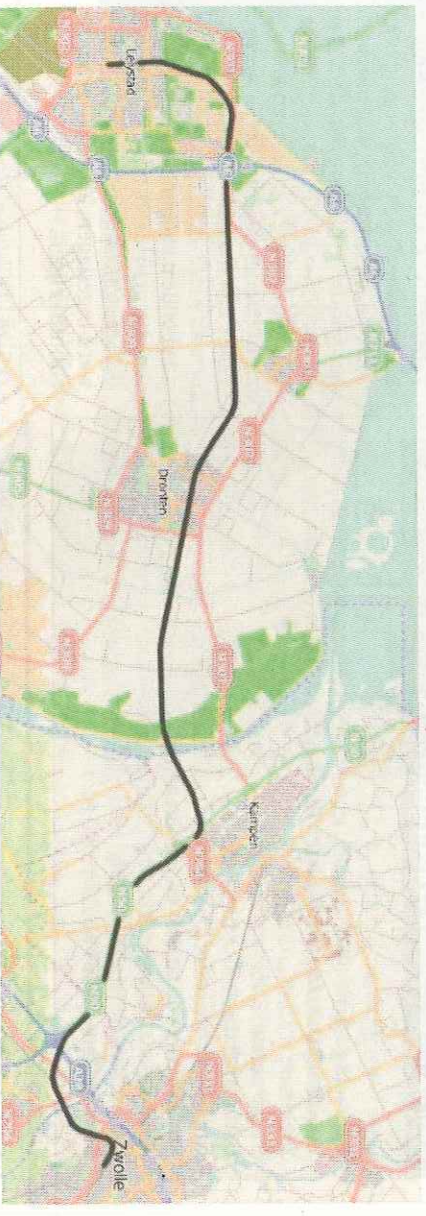


Aanleg van een vierde spoor bij station Zwolle. Foto: Ruud Ploeg

veranderd sinds de bouw van de Betuweroute: "Risico's worden nu vooraf goed zichtbaar gemaakt en duidelijk belegd bij één partij zodat problemen meten worden opgepakt." Samenwerking met bouwers ziet hij daarbij als een doorlopend leerproces waarin de inzichten voortdurend evolueren.

Omgevingsmanagers

Ook op het gebied van imago en communicatie zijn wijze lessen geleerd van de Betuweroute. "Hier hebben we van meet af aan twee omgevingsmanagers ingezet en is veel beter gelet op een goede afspraken en samenwerking met gemeenten, waterschappen en omwonenden. En natuurlijk is niemand blij als je in zijn achtertuin staat, maar in principe lossen we dat altijd netjes op." Meestal in de vorm van een vergoeding, maar duidelijk uitleggen hoe of wat, voorkomt ook al veel weerstand en ergernis. Tevreden is Balkenende met de rode IJsselbrug bij Hattem. "Het bewijs dat een d&c-contract kan samen-gaan met een mooi ontwerp." Maar met de verbouwing van station Lelystad verwacht de projectmana-



alleen de passagiertunnel in d&c gegoten.

Als projectmanager was hij de afgelopen zes jaar dag en nacht in touw met de Hanzelijn, maar daarvoor liep hij zesden jaar rond bij de Betuweroute. Etngrszins bismnikt geeft hij toe dat de "complexe proeftuin" van de Betuwerijd hem nog meer uitdaagde. Als geen ander kan hij de projecten goed vergelijken en heeft hij alle harde lessen goed in zijn oren geknoopt. Bij de Hanzelijn zijn simpelweg veel succesvolle methodes herhaald.

"Bij de Betuweroute pasten we voor het eerst d&c-contracten toe bij de tunnels. Daar hebben we wel leergeld betaald. Van installateurs wilden we meteen complete geïntegreerde systemen voor de installaties en dat was ook erg wennen voor de markt", blikt hij terug. ProRail kampte toen met

vergelijkbare problemen als waar Rijkswaterstaat nu nog last van heeft bij de wegtunnels, onder meer bij de A73, A2-landtunnel en Tweede Coentunnel.

Maar ook die lessen zijn bij ProRail geleerd, want de aanleg van de Drontermeertunnel is zonder problemen verlopen, inclusief het deel voor de tunneltechnische installaties. De 800 meter lange tunnel moet eveneens voldoen aan strenge Europese regels en is voorgelegd aan de Commissie Tunnelveiligheid.

Cunet

De meeste kopzorgen heeft projectmanager Balkenende gehad over de baanstabijltheit tussen Dronten en Lelystad. Het doombeld was een zwabberend spoor door waterspanning en instabiele ondergrond. "Uiteindelijk hebben we in overleg met de bouwers een oplossing

gevonden door een cunet van vijf meter te graven en die volgestort met 1 miljoen kuub zand." Volgens de machinisten die momenteel proefrijden op het traject ligt de baan er inmiddels bij als een bijart. Zonder veel discussie of protest is in zes jaar tijd een nieuwe spoorlijn uit de grond gestampt. Koningin Beatrix opent de lijn op 6 december en twee dagen later gaan de treinen echt rijden. Straven is per dag 32.000 reizigers en per jaar 4,2 miljoen ton goederen te vervoeren.

Zes jaar bouwijd gaf overlast, maar de polders zijn relatief dunbevolkt en de ommwonenden zagen veelal ook de voordelen van een nieuwe spoorlijn voor de langere termijn. In Dronten heeft de bouw van het station de meeste ergernis gegeven, blijkt uit een evaluatie onder 650 omwonenden. Maar dat kwam vooral doordat de provinciale weg langdurig was afgesloten. ■

Project Hanzelijn

Lengte: 50 kilometer
Tracé: Lelystad-Dronten-Kampen-Hattem-Zwolle
Budget (MIRI 2013): 1.030 miljard euro
Aantal kunstwerken: 88
Aantal dwarsliggers: 133.000
Aantal spoorstaven: 13.000
Benodigd zand: 3,5 miljoen kuub
Opdrachtgever: ProRail
Contractvorm: d&c
Spoorbrug Hattem: Welling/Zu-blin/Donge (50 miljoen)
Onderbouw Oude Land: BAM/Van Oord (80 miljoen)
Onderbouw Nieuwe Land: Dura Vermeer (61 miljoen)
Tunnel Drontermeertunnel: Ballast Nedam/GTI (43 miljoen)
Aansluiting Flevolijn: MNO Vervat/Haverkort
Bovenbouw: Volker Rail/Strukton/Arcadis/Alstom (164 miljoen)
Eerste schop: 30 januari 2007
Opening: 6 december 2012