

Overzicht van de aansluiting van de nieuwe N35 op de Noord-Zuid-verbinding



Combiplan Nijverdal

Gecombineerde weg- en spoortunnel

Rijksweg N35 vormt ter plaatse van Nijverdal een knelpunt in de verbinding Zwolle - Almelo. Rijkswaterstaat laat deze rijksweg over een traject met een lengte van circa 6 kilometer verplaatsen en ProRail zorgt er voor dat de spoorlijn ten noorden van de nieuwe rijksweg komt te liggen. Naast een aantal bruggen en onderdoorgangen, is het belangrijkste kunstwerk een gecombineerde weg- en spoortunnel. Het project (Combiplan Nijverdal) maakt de huidige rijksweg N35 in Nijverdal rustiger en zorgt voor een snellere doorstroming van zowel auto- als treinverkeer. Dit komt ook de ontwikkeling van het centrum van Nijverdal ten goede.

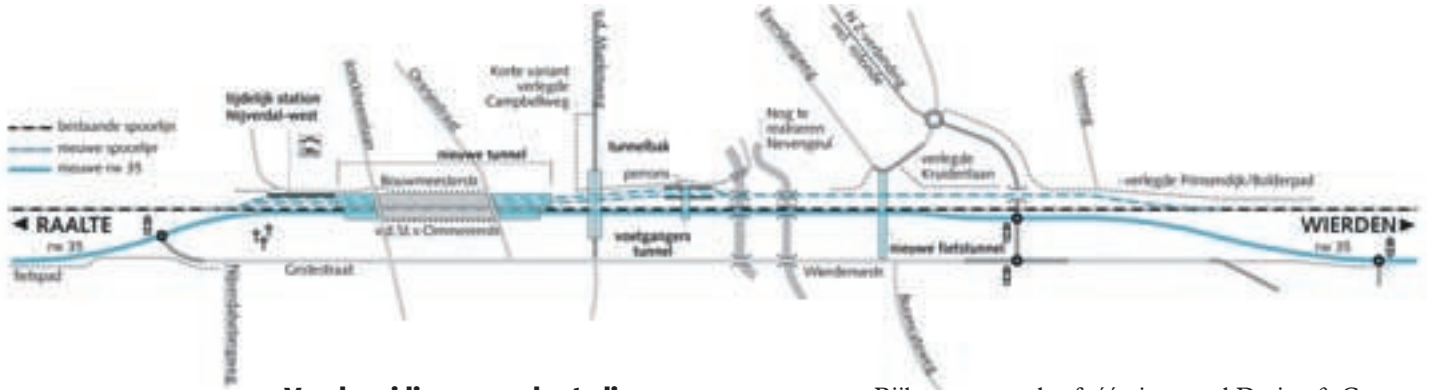
Voor het gehele project is een kleine 200 miljoen euro beschikbaar. Om de bouw van de tunnel mogelijk te maken wordt het treinverkeer tussen Zwolle en Almelo van 2010 tot en met 2012 onderbroken ter plaatse van Nijverdal. Het project zal in 2013 worden opgeleverd.

40 jaar geleden...

Al sinds midden jaren 70 wordt gesproken over mogelijke oplossingen voor de Rijksweg 35 die nog dwars door Nijverdal loopt. In de eerste plannen werd met name gedacht aan een rondweg om Nijverdal of de aanleg van een geheel nieuwe auto-

weg tussen Zwolle en Twente. De eerste ideeën voor een tunnel in Nijverdal kwamen toen reeds uit de koker van Leo ten Brinke, een markante Nijverdaller. Deze tunnelplannen werden toen echter nog volstrekt onhaalbaar geacht. Er volgden vele jaren van politieke discussie tussen het Rijk, Provincie Overijssel, Regio Twente en gemeente Hellendoorn (waarvan Nijverdal onderdeel uitmaakt). De bescherming van de natuurlijke omgeving van Nijverdal (onder andere de Sallandse Heuvelrug), die door een rondweg zou worden doorsneden, leidde er uiteindelijk toe dat toch gekozen is voor een weg- en spoortunnel door Nijverdal.

Frank Faassen,
Projectmanager RW35
Combiplan Nijverdal



Schematisch overzicht van het tracé van het Combiplan

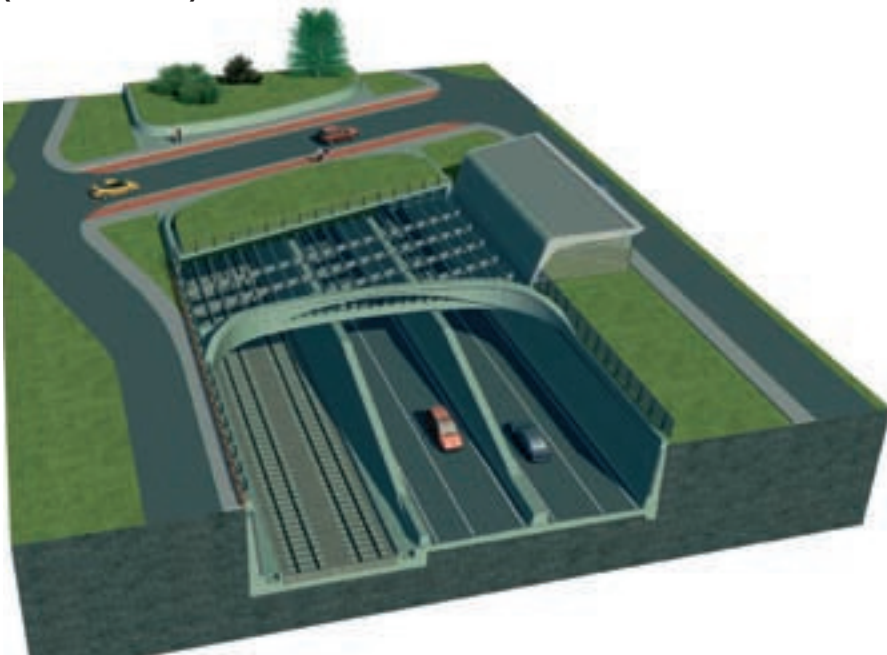
Vorbereiding en aanbesteding

In de zomer van 2006 waren de afspraken over de scope van het project en natuurlijk vooral de financiering door de verschillende betrokken partijen gereed. Ook was de planologische inpassing ver genoeg gevorderd en kon worden gestart met de aanbesteding van het project.

Omdat het project zowel een (rijks)weg als een spoorlijn betreft, zijn Rijkswaterstaat en ProRail erbij betrokken. In goed overleg is een samenwerkingsmodel opgezet waarin beide partijen hun taak en rol goed kunnen vervullen. Dit heeft er onder andere in geresulteerd dat het project in twee delen wordt aanbesteed.

Rijkswaterstaat is opdrachtgever voor het grootste deel van het werk en realiseert de volledige weg inclusief de kunstwerken (waaronder de combitunnel) en verkeers- en tunneltechnische installaties. Ook de onderbouw van het spoor (aarden baan en kunstwerken) wordt door Rijkswaterstaat aanbesteed. ProRail levert hiertoe de eisen voor de 'spoorse delen' aan Rijkswaterstaat. Hiernaast is ProRail zelf opdrachtgever voor de bovenbouw van het spoor en de beveiliging van het spoor. Volgens de huidige planning zal ProRail dit contract in 2009 aanbesteden.

De westelijke toerit van de spoor- en wegtunnel (bron: Leo ten Brinke)



Rijkswaterstaat heeft één integraal Design & Construct-contract opgesteld dat is aanbesteed volgens de Concurrentie Gerichte Dialoog (UAV-gc 2005). Na een selectie zijn vijf partijen (gegadigden) uitgenodigd om deel te nemen aan deze dialoog, die ongeveer een half jaar heeft geduurd.

In de dialooggesprekken is veel tijd besteed aan de wijze waarop de gegadigden van plan waren het project aan te pakken. Rijkswaterstaat hecht grote waarde aan een integrale en gestructureerde projectaanpak. Dit is immers noodzakelijk om contractbeheersing op basis van Systeem Gerichte Contractbeheersing goed te kunnen toepassen. Om dat belang te onderstrepen zijn de aanpak van het technisch management en de omgang met risico's dan ook meegewogen als gunningscriterium.

Vormgeving

Andere gunningscriteria waren een verkorting van de bouwtijd (en kortere hinder voor de treinreizigers) en de vormgeving. In samenwerking met onder andere de gemeente Hellendoorn is hiertoe een vormgevingsvisie opgesteld. Hierin is veel aandacht besteed aan de inpassing van het project in de omgeving en de wensen en ambities die de gemeente heeft.

De vormgevingsvisie, met een op de textielhistorie van Nijverdal gebaseerde naam 'Weefwerk' bevat de hoofdlijnen waaraan de vormgeving moet voldoen. De verdere uitwerking moest door de gegadigden worden uitgevoerd, waarna de inschrijving op een aantal van te voren meegegeven (sub)criteria werd beoordeeld. Hiervoor is een beoordelingscommissie ingesteld met daarin verschillende vormgevingsdeskundigen, zowel van binnen als buiten Rijkswaterstaat.

Natuurlijk is ook gesproken over de moeilijkheid om een aspect als vormgeving mee te wegen in een aanbesteding. Zeker voor mensen met een technische achtergrond zijn vormgeving en de bijbehorende criteria erg vaag. Door echter tijdens de gehele aanbesteding mensen te betrekken die uit het vakgebied komen (en daarmee de juiste taal spreken) en bovendien vooraf een goed beoordelingsproces vast te leggen is het mogelijk om ook minder direct meetbare criteria mee te nemen in



Aanzicht van de brug voor de N35, gezien vanaf de Regge, Nijverdal (bron: Leo ten Brinke)

een aanbestedingsprocedure. Voor het Combiplan Nijverdal is hiermee bereikt dat de gegadigden serieuze aandacht besteed hebben aan vormgeving en landschappelijke inpassing van het project. Dit sluit goed aan bij de wijze waarop Rijkswaterstaat om wil gaan met de belangen van de omgeving en deze positieve ervaring zal in volgende projecten zeker meegenomen worden.

Resultaat van de aanbesteding

Vlak voor de zomer van 2007 heeft de daadwerkelijke aanbesteding plaatsgevonden, waarbij alle vijf de gegadigden een inschrijving ingediend hebben. Nadat de scores op de verschillende gunningscriteria waren vastgesteld, zijn de prijzen hieraan toegevoegd en kon de definitieve score van de partijen bepaald worden. Hieruit bleek dat de combinatie bestaande uit Van Hattum en Blankevoort en Hegeman Beton-

en Industriebouw de beste score heeft behaald. Deze combinatie draagt de toepasselijke naam Leo ten Brinke (naar de eerder genoemde grondlegger van het tunnelplan).

Na de aanbesteding bleek dat het financieel haalbaar was om de oostelijke toerit van de tunnel te verlengen. Deze uitdrukkelijke wens van de regionale partners was al als optie in de aanbesteding meegenomen. Hierdoor verbetert de inpassing van het project met name in het gebied rondom de fabrieken van Koninklijke Ten Cate. Vanuit de regio is de volgende wens overigens ook al geuit. De mogelijkheden om te komen tot een verplaatsing van het station zullen de komende maanden door Rijkswaterstaat, ProRail én de regionale partners nader worden uitgewerkt.

Doel gehaald?

Uit de evaluatie blijkt dat de belangrijkste doelen van de aanbesteding zijn gehaald. Succesfactoren hierin zijn het meewegen van verschillende kwaliteitsaspecten en het voeren van een open dialoog met de aannemers. Ook de nauwe samenwerking met de omgeving is succesvol gebleken. Dit zijn positieve ervaringen die Rijkswaterstaat in vervolgprojecten mee zal nemen. Het resultaat voor het Combiplan Nijverdal is dat er inschrijvingen zijn gedaan die zowel technisch als procesmatig een goede start vormen voor een succesvolle realisatie. ■



CEBO HOLLAND BV

Flexibel en betrouwbaar als het gaat om:

- Cebogel Bentoniet (poeders)
- Cebogel QSE (pellets)
- Drill-mix®
- Advisering en ondersteuning op de werkplek



In bezit van KIWA-ATA
KIWA-K20236 (boorgatklei)
KIWA ISO 9001:2000



Lid van DCA



Cebo Holland BV

Westerduinweg 1 • 1976 BV IJMUIDEN
Tel.: 0255-546262 • Fax: 0255-546202
E-mail: industrial@ceboholland.com
www.ceboholland.com