

Visser & Smit Hanab

Omvang railprojecten zet markt aan tot samenwerking

Op het goede spoor

Nieuwe stations, de toevoeging van stukken spoorrails en het gereedmaken van de infrastructuur langs het spoor voor het nieuwe treinbeveiligingssysteem van ProRail. Het is koren op de molen van Volker Stevin Kabelwerken Railinfra, gespecialiseerd in spoor-gerelateerd infrawerk. “Er komt de komende jaren ongelooflijk veel op ons af.”

Verhoging van de veiligheid op het spoor bij Alphen aan den Rijn. De verbetering van een 10 kV-verbinding langs het spoor in Boxtel. Verbindingen voor de ombouw van onbewaakte naar bewaakte spoorwegovergangen. Het realiseren van 193 kilometer kabelwerk rond een emplacement in Amsterdam. Een klus van 24 dagen non-stop tijdens een treinvrije periode langs het spoor bij Ede. En, om maar eens iets te noemen, de aanleg van het complete kabelwerk langs het nieuwe Theemswegtracé in de haven van Rotterdam.

“We werken samen om in de toekomst duurzaam vervoer mogelijk te maken”

Het is een kleine greep uit de projecten van Volker Stevin Kabelwerken Railinfra (VSKR), onderdeel van zowel Visser & Smit Hanab als van VolkerRail, beiden VolkerWessels bedrijven. VSKR is actief op het gebied van trein, tram en metro en realiseert daarbij de bijbehorende ondergrondse infrastructuur. Het bedrijf onderscheidt zich in de markt door onder meer haar onafhankelijkheid, vertelt projectleider Jeff Gase. “Concurrenten hebben alle disciplines zelf in huis. Wij werken veel samen met VolkerRail – het merendeel van onze opdrachten komt daar vandaan – maar daarbuiten ook met anderen. Meestal opereren we als onderaannemer, maar het komt ook voor dat we als hoofdaannemer optreden.”



Jeff Gase

Vakkennis

VSKR onderscheidt zich daarnaast doordat het voornamelijk werkt met eigen personeel. “In de huidige markt is dat eigenlijk uniek. Dat zie je niet vaak meer”, aldus Gase. Bij VSKR werken zo’n zestig mensen, van wie zo’n 35 tot veertig langs het spoor.”

Wij vinden het heel belangrijk om onze eigen vakmensen in dienst te hebben, zo houden we de kennis binnen ons team en kunnen we de kwaliteit waar wij voor staan waarmaken.



En die kennis, die knowhow, die is van ongelooflijk belang. Dat belang groeit alleen maar.”

Want er staat de komende jaren ongelooflijk veel te gebeuren op en rond het spoor – en daarmee ook in de railinfra, zegt hij. “ProRail vervangt de komende jaren het huidige treinbeveiligingssysteem ATB door het European Rail Traffic Management System (ERTMS), de nieuwe Europese standaard voor treinbeveiliging- en besturing. De invoering ervan raakt de hele spoorsector.” Door ERTMS kunnen onder meer treinen met een hogere frequentie over het spoor rijden. In verband met de komst ervan moet de komende jaren “elk stukje spoor dat in Nederland ligt” worden aangepast, zegt Gase. “En wij gaan daarvoor de kabels leggen.”

Competitief

Het project – ERTMS moet formeel in 2028 zijn uitgerold – is volgens de projectleider een voorbeeld van de enorme omvang die de werken hebben die ProRail momenteel wegzet. “De railinfra is zeer competitief. Het is van oudsher een vechtmak. Maar er is enorm veel werk, genoeg voor iedereen. Duiken met prijzen hoeft niet meer. Doordat ProRail steeds vaker werken in de markt wegzet die voor één aannemer te groot zijn, dwingt de opdrachtgever aannemers om meer samen te werken.”

Hij juicht die ontwikkeling toe. “Het leidt ertoe dat projecten steeds minder een prijzenslag worden en wij als aannemers steeds meer kunnen meedenken. Je ziet een verschuiving naar design and construct concepten, waarbij de markt binnen de door de opdrachtgever gestelde kaders tekent voor ontwerp en uitvoering, met de vrijheid het werk zelf in te richten. De bestekken die vroeger gangbaar waren, leidden nog wel eens tot problemen in de uitvoering en daardoor discussie over de overeengekomen prijs. Dat wordt met deze manier van samenwerken voorkomen.”

Uitdaging

Dat neemt niet weg dat er “wel een stevige uitdaging” ligt. “Kijk je wat verder vooruit in de toekomst, dan zorgt het hoofdstuk ‘Personeel’ voor de grootste hoofdbrekens. Dat geldt voor de gehele techniekbranche, maar de infra is daar geen uitzondering op en de railinfra evenmin. De vraag is: kunnen we genoeg goede mensen op de been blijven brengen om het werk te doen?”

“Zonder bedrijven als het onze rijdt er geen trein. Niet iedereen realiseert zich dat”

Aan de dynamiek kan het niet liggen, vervolgt hij. “Werken op en bij het spoor is anders. Dat begint al bij de extreme veiligheidsmaatregelen. Er is sprake van een uitzonderlijk hoog aantal voorschriften. Er staat daarnaast altijd veel druk op, elke uitloop is extra reizigersongemak. Dat betekent: veel werken in weekenden, gedurende vakanties en veel nachtwerk. Het heeft bovendien veel maatschappelijke relevantie. We werken samen om in de toekomst duurzaam vervoer mogelijk te maken. Dat onze inspanningen uiteindelijk onder de grond verdwijnen doet daar niets aan af. Zonder bedrijven als het onze rijdt er geen trein. Niet iedereen realiseert zich dat.”



Grondwerk en Cultuurtechniek
GEBR. v.d. MAAGDENBERG BV

Bovenstraat 57 - 4741 TP HOEVEN - Tel. +31(0)165 503850 - www.maagdenberghoeven.nl