



Omvangrijke en uitdagende opdracht op Maasvlakte West

Foto links: Sybe Mellema en Gerbert Adema voeren voor respectievelijk Verebus en Alstom het projectmanagement over het Maasvlakte project.

Alstom staat wereldwijd bekend als aanbieder van turnkey oplossingen voor complete vervoersystemen, van rollend materieel (trams, treinen en metro's) en computergestuurde veiligheidssystemen tot en met de volledige spoorinfrastructuur. Samen met Verebus ontwerpen zij de totale treinbeveiliging op het project 'Maasvlakte West Uitbreiding'. En voor Kijfhoek levert Verebus een bijdrage in het totale ontwerp van de treinbeveiliging.

Op het gebied van hoge (TGV) en zeer hoge (AGV) snelheidstreinen is Alstom wereldwijd nummer 1. In Nederland levert Alstom trams en metro's aan onder andere Den Haag, Amsterdam en Rotterdam. Tevens is Alstom verantwoordelijk voor de plaatsing en het onderhoud van de beveiligingssystemen voor de Betuwe-route en de Hanzelijn. In Nederland heeft Alstom Transport vestigingen in Rijswijk, Ridderkerk en Utrecht.

Gerbert Adema, projectmanager bij Alstom, zat ruim tien jaar bij VolkerRail, waar hij verschillende functies heeft bekleed en een brede spoorervaring opdeed. Een aantal jaar geleden vond hij een nieuwe uitdaging bij Alstom.

Betrouwbare partner

Gerbert werkt vanuit Utrecht en is nu bezig met projecten als Maasvlakte West Uitbreiding, Kijfhoek, de Hanzelijn en SAA Diemen. "We zijn er trots op dat we een goede en betrouwbare partner zijn voor ProRail. We zijn meer dan een systeemleverancier en doen projecten

'Niet zomaar een spoortje erbij, maar een vrij omvangrijk werk'

in goede verstandhouding en samenwerking", laat hij weten. "Emplacement Kijfhoek, de verbinding tussen de Havenspoorlijn en de Betuweroute, is met 43 verdeelsporen met railremmen het grootste rangeerterrein van Nederland. Er zijn hier veel wissels en dus veel verschillende rijwegen, hetgeen het een van de meest complexe ERTMS level 1 projecten in de wereld maakt.

We vinden het geweldig aan zo'n uitdagend project te mogen werken." We zitten nu echter aan tafel met Gerbert om het te hebben over het project Maasvlakte West Uitbreiding.

Compleet nieuw emplacement

Het project op de Maasvlakte dat Gerbert vanuit Alstom leidt, vindt hij uniek: "We kregen hier van ProRail de opdracht om de beveiliging voor de uitbreiding van de sporen op Maasvlakte West te verzorgen met iVPI, wat staat voor integrated Vital Processor Interlocking. Het bijzondere is dat het hier gaat om een compleet nieuw emplacement, een 'green fieldproject' zeggen we wel eens. Niet zomaar een spoortje erbij, maar een omvangrijk werk op een nog kaal terrein." Door de forse toename van de containeroverslag op de Maasvlakte en de ambitie van Havenbedrijf Rotterdam en ProRail om het aandeel in het spoorgoederenvervoer verder te vergroten, komen er 18 sporen bij. Op Maasvlakte 2 zijn de grote terminals straks het begin- en eindpunt van containertreinen die de

Op Maasvlakte 2 komt 14 km nieuw dubbelspoor.



Omvangrijke en uitdagende opdracht

Het projectmanagement heeft regelmatig overleg met de technisch specialisten.

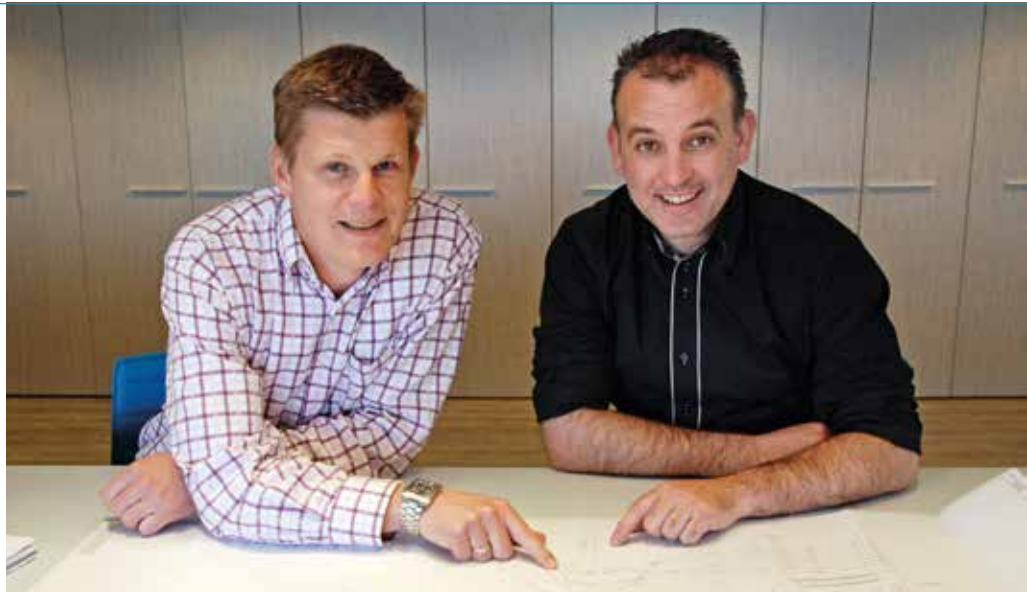
haven verbinden met economische centra door heel Europa. "Zo'n project heeft meer ontwerpdelen dan anders en ook het Programma van Eisen hebben we grotendeels mee helpen maken."

Met iVPI iets bijzonders in huis

Verebus ontwerpt in samenwerking met Alstom de systemen die de treinenloop beveiligen. Een omvangrijke en interessante opgave. Bijzonder hierbij is de toepassing van Jade2 spoorstroomlopen. Jade is een geavanceerde toonfrequente spoorstroomloop die werkt met meerdere hoge frequenties. Het voordeel hiervan is dat er minder (storingsgevoelige) geïsoleerde lasen nodig zijn. Via Alstom kregen de Verebus-medewerkers training in Charleroi om de ins en outs van Jade2 te leren kennen en die kennis is inmiddels toegepast op de Maasvlakte West. In de uitvoering worden de buitenelementen, zoals seinen en wissels, geplaatst door een derde partij.

Verebus verzorgt de engineering van de beveiligingsinstallatie, van de S&OA-bladen (elektrische schema's en aanzichten van de kasten) tot op de kabelverdeler. De engineering vanaf de kabelverdeler wordt door een derde geëngineerd. Het totale beveiligingssysteem, aanpassing van de VPI logica, op de Maasvlakte West moet geïntegreerd worden. Drie bestaande VPI's komen in een netwerk met 2 nieuwe iVPI's te staan, zodat de totale interlocking uiteindelijk op een juiste manier kan worden getest en in bedrijf kan worden genomen.

"Met iVPI heeft Alstom iets bijzonders in huis. De programmering is vrij toe



‘Voordeel in zo’n nieuw project is dat er lokaal getest kan worden’

te passen, waardoor we de flexibiliteit hebben om speciale situaties op te lossen. In Nederland zijn veel unieke schakelingen nodig, hetgeen in iVPI goed aanpasbaar is”, zegt Gerbert.

Grote uitdaging in tijd en communicatie

Het project Maasvlakte West Uitbreiding loopt al geruime tijd, maar nadert zijn deadline. Eind maart 2014 moeten de eerste met containers beladen treinen

over de nieuwe sporen van Maasvlakte West rijden.

Het project blijft een grote uitdaging in tijd en communicatie met de samenwerkende partijen. Alstom en Verebus doen er alles aan dit met succes te laten slagen. Over de samenwerking met Verebus is Gerbert tevreden: "Vaak is het de combinatie van de mensen die het project succesvol maakt. Soms doe je een project met dezelfde bedrijven, maar dan loopt het ineens niet. Het is belangrijk dat je van elkaar begrijpt wat je bedoelt en elkaar helpt om het project te realiseren, dus ook bereid bent om over de grenzen heen te kijken. En je moet het simpel kunnen houden: het probleem wel begrijpen, maar op feiten beslissingen nemen en de juiste informatie met elkaar delen."

De teams van Verebus en Alstom voelen en vullen elkaar goed aan, waardoor het project op planning loopt. Nog even en er kunnen via deze 160 kilometer lange spoorlijn dagelijks 480 treinen met goederen van de Maasvlakte 2, ook wel 'Buitencontour' genoemd via de Maasvlakte West naar de Duitse grens vervoerd worden.