

ProRail zet dit jaar voor ruim 2 miljard euro aan projecten op de markt. Tijd voor andere manieren van samenwerking met aannemers, maar ook zorg over dreigende bezuinigingen. Aan het woord is ProRail-directeur Patrick Buck.

‘Altijd te vroeg champagne’

Ingrid Koenen

Utrecht - De complete herbouw van vijf grote stations tegelijk, bezorgen Patrick Buck, directeur projecten van ProRail, de meeste hoofdbreken. “Het zijn de visitekaartjes van de stad en in aard en omvang ongelofelijk complex en logistiek ingewikkeld.”

In politiek Den Haag is jaren geleden in een keer ruim 1 miljard euro extra vrijgemaakt voor de zogenoemde nieuwe sleutelprojecten langs de hsl-zuid. Voor Buck betekent dat alle vijf de stations: Rotterdam, Den Haag, Breda, Utrecht en Arnhem tegelijk open liggen.

“Nieuwe blikvangers, maar intussen gaan de reizigers en treinen gewoon door. Voordeel is dat je op stations perron voor perron kunt aanpakken en die ruimte is er bij veel andere spoorprojecten helemaal niet. We hebben vorig jaar Rotterdam Centraal afgebroken. Een markant gebouw, waar miljoenen mensen gedurende tientallen jaren de stad binnenkwamen. Dan voel je toch een nietig mens. Tegelijk voel ik de verantwoording om weer een nieuwe blikvanger neer te zetten. Want dan staat er weer een gebouw dat voor tachtig jaar het visitekaartje van de stad is.”

Vooralsnog beseft hij dat de meeste mensen Rotterdam CS de komende tijd vooral ervaren als een grote bouwplaats. Dat geldt dus ook voor de vier andere grote stations, maar ook voor tientallen andere stations waaronder Den Bosch, Breda, Zwolle en Amsterdam Zuidas. “Geen nieuwbouw, zonder overlast. Ook al proberen we die te beperken en besteden we veel aandacht aan tijdelijke stations en bereikbaarheid.” Dergelijke grote knooppunten een voor een aanpakken was al een flinke opgave geweest. Buck beschouwt dat als een uitdaging en heeft allang geleerd de dingen te nemen, zoals ze komen. Hij is gepokt en gemazeld na tien jaar aan het roer van de Betuweroute te hebben gestaan en is geridderd voor die beproeving. Het bijbeho-

rende versiersel prijkt op de revers van zijn jasje.

Hoofdpijnen

Na een decennium van intensieve bemoeienis met de uitvoering van het omstreden megaproject, houdt hij zich sinds 2007 vooral bezig met de hoofdpijnen. “De opdrachtgever beslist en wij voeren uit”, vat hij zijn werkzaamheden samen. Buck beheert de gehele bouwportefeuille van 800 projecten en geeft leiding aan een team van ruim 1000 mensen, onder wie 130 projectmanagers. Hij beschouwt verkeersminister Eurlings als zijn grootste opdrachtgever, gevolgd door NS en diverse gemeenten. Hij houdt zich zo ver als mogelijk van het politieke strijdtonel in Den Haag.

Zijn grootste opgave is het komend jaar een bulk aan projecten op de markt te zetten. “De omzet zal groeien van 1,5 miljard euro het afgelopen jaar naar ruim 2 miljard euro dit jaar. Mijn grootste zorg voor dit jaar is om al die projecten op tijd weg te zetten, zonder zelf in de knoei te komen. Zoveel extra werk betekent een enorme belasting van aanbestedingsexperts, kosten-engineers en marktcapaciteit, terwijl ik als organisatie niet verder wil groeien. Die doelstelling prikkelt tot nieuwe uitdagingen en oplossingen. Bijvoorbeeld in de vorm van aparte projectorganisaties, zoals bij Amsterdam-Zuidas gebeurt. Met duizenden mensen hebben we wel het maximum bereikt, want het is met de val van het kabinet en de dreigende bezuinigingen helemaal niet duidelijk hoe de opdrachtenstroom zich in de jaren daarna ontwikkelt. Komende zomer zou het kabinet beslissen over het ‘spoorboekloos rijden’ waarbij reizigers op belangrijke routes nooit meer langer dan tien minuten op een trein wachten. Nu moeten we afwachten. En het zal nog wel even duren voordat die pakketten op de markt komen om uit te voeren.” De vraag rijst of een aparte projectorganisatie wel genoeg is om de bulk komend jaar op te vangen. “We zoeken daarnaast oplossingen in de vorm van andere manieren van samenwerking met

de markt. We willen vaker risico’s delen, sturen aan op probabilistisch ramen en gunnen, geen vechtracten meer. We drinken nog altijd op het verkeerde moment champagne: op het moment dat we de handtekeningen onder het contract zetten, gaan de kurken van de fles, maar de echte balans is pas op te maken nadat het project is opgeleverd en alle rekeningen zijn betaald. Daarom zoeken we ook vaker naar samenwerking in alliantievorm. Het heeft lang geduurd voordat de Waardsche alliantie van de Betuwe-

“

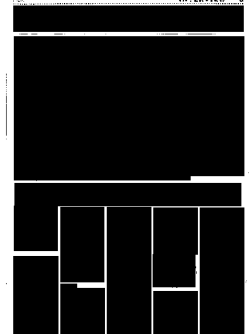
Rijkswaterstaat samen met ProRail lijkt me een stap te ver

”

route navolging kreeg, maar het begint nu eindelijk te komen. Bij station Houten hebben we de Bataafse alliantie en voor het megaproject SAAL tussen Amsterdam, Almere en Lelystad zoeken we uitdrukkelijk die vergaande samenwerking met de markt waarbij ook de risico’s worden gedeeld. ProRail ziet weinig heil in dbfm-contracten, waarbij de opdrachtgever alleen nog op afstand de regie voert en een beschikbaarheidsvergoeding betaalt.”

Op de opmerking dat Rijkswaterstaat en Rijksgebouwendienst wel die koers zijn ingeslagen, reageert hij. “We overleggen veel met Rijkswaterstaat en Rijksgebouwendienst en we kunnen ook veel van elkaar leren, maar de spoorwereld

INTERVIEW - 5



zit toch weer net anders in elkaar. Vooral de f van financiering lijkt ons een onhaalbare kaart voor het spoor. De nieuwe trend is duurzaamheid en terugdringen van CO₂. Ook bij de stations letten we extra op een andere aanpak waarbij energieneutraal het streven is. De CO₂-ladder bij aanbestedingen is een stap in die richting. Heel praktisch komen in de stations van Rotterdam en Utrecht zonnepane-

len en bij de Hanzelijn worden de wissels straks verwarmd met aardwarmte." Is dat reden waarom Rijkswaterstaat en ProRail nooit zijn samengaan, zoals Marcel Metze in zijn boek 'Veranderend Getij' suggereert? Tijdens de reorganisatie lagen er namelijk vier scenario's op tafel, waaronder een groeivariant naar 15.000 werknemers met inlijving van ProRail. "Het is voor mij een

onbekende discussie dat Rijkswaterstaat en ProRail ooit zouden fuseren. Ik heb er nog nooit van gehoord en er nog nooit serieus over nagedacht. Samenwerken bevalt me prima. Dat doen we ook in het kader van het opdrachtgeversforum, duurzaamheid, kennisuitwisseling en bij overlappende projecten als SAAL en de wegverbredingen tussen Schiphol en Almere, maar samenvoegen lijkt mij een stap te ver." ■



Patrick Buck, directeur projecten van ProRail: "Ik voel de verantwoording om weer nieuwe stations als blikvanger neer te zetten." Foto: Christiaan Krouwels