



Het engineeren en uitvoeren van de renovatie IJsselbruggen A12

Factsheet Kerninformatie

ZaakID: 31146554

DISCLAIMER

Deze factsheet bevat kerninformatie over het betreffende project. Rijkswaterstaat deelt deze informatie voortijdig, als service aan marktpartijen, zodat zij oriënterend een beeld van het project kunnen vormen. De factsheets zijn een momentopname en bevatten een voorspellend element, waardoor de betrouwbaarheid onmogelijk gegarandeerd kan worden. Ze zullen bij iedere publicatie van de inkoopplanning worden aangepast op basis van voortschrijdend inzicht en kunnen dus (aanzienlijke) wijzigingen ondergaan. Deze factsheets maken geen onderdeel uit van een aanbesteding en aan de informatie kunnen geen rechten worden ontleend. Hoewel het streven van Rijkswaterstaat is om de informatie in de factsheets zo betrouwbaar mogelijk te maken, kan niet uitgesloten worden dat projecten of plannings - om uiteenlopende (projectspecifieke) redenen - wijzigen. Een dergelijke wijziging kan nimmer een grond zijn voor een juridische vordering.

Inhoud

1. Scope/locatie
2. Omvang project
3. Technische disciplines
4. Eventuele specials
5. Planning aanbesteding en uitvoering
6. Aanbestedingsprocedure en contractvorm
7. Geschiktheidseisen, eventuele selectie-eisen of trechtering
8. BPKV-criteria
9. Risico's en risicoverdeling
10. Mate van ontwerpvrijheid en ruimte innovatie
11. Eventuele bijbehorende secundaire inkopen

1. Scope/locatie

Intro:

De IJsselbrug in de A12 ten oosten van Arnhem (in rijrichting Duitsland) toe is aan renovatie.

Voor de stalen bovenbouw is een verhoogd risico op vermoeiingsscheuren in de stalen constructie (hoofdliggers en dwarsdragers) vastgesteld. Dit komt doordat een groot aantal gelaste en geklonken verbindingen in de hoofdconstructie over hun (theoretische) levensduur heen zijn. Dit heeft invloed op de draagkracht en geeft risico's voor de beschikbaarheid van de bruggen.

Scope op hoofdlijnen:

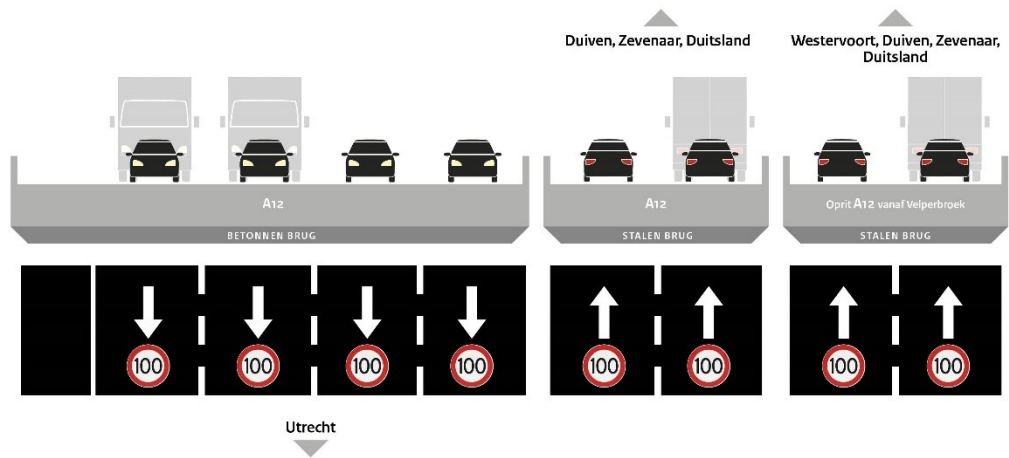
In november 2019 is de afweging gemaakt tussen het vervangen en renoveren van de stalen bruggen. Daaruit is de keuze gemaakt om de brug te renoveren. Hiervoor is een definitief ontwerp uitgewerkt. Dit definitief ontwerp dient uitgewerkt te worden tot een uitvoeringsontwerp dat vervolgens moet worden uitgevoerd. De uitvoering omvat onder meer:

- Aanbrengen T-profiel (2400 meter);
- Vervangen klinknagels (300+);
- Lasverbindingen vervangen (1000+ locaties);
- Versterken knieschotten (ca 700);
- Diverse GVO maatregelen.

Locatie:

De A12 IJsselbrug ten oosten van Arnhem bestaat uit 1 betonnen brug voor het verkeer richting het westen en 2 stalen bruggen richting Duitsland.

De renovatie betreft de 2 stalen bruggen in de A12 voor verkeer in oostelijke richting: 1 brugdeel voor het doorgaand verkeer richting Duitsland en 1 brugdeel voor het regionaal verkeer vanuit Arnhem-Nijmegen richting de Liemers / Duitsland. Elk brugdeel heeft 2 rijstroken (en géén vluchtstroken). De maximum snelheid is normaliter 100 km/h. De betonnen brug verkeert in goede staat. Deze brug wordt niet gerenoveerd.



Situatieschets A12 IJsselbruggen

2. Omvang project

De opdrachtnemer dient in hoofdzaak de volgende werkzaamheden, renovatiescope, te verrichten:

- DOEL: Hoofddraagconstructie staal 30 jaar vrij van GVO (versterkingen, aanpassingen), bij toepassing van regulier onderhoud door prestatiecontract.
Concrete maatregelen:
 - Aanbrengen T-profiel (2400 meter);
 - Vervangen klinknagels (300+);
 - Lasverbindingen vervangen (1000+ locaties);
 - Versterken knieschotten (ca 700);
- Diverse werkzaamheden in het kader van Groot Variabel Onderhoud.

Geschatte contractomvang tussen de 35 – 100 miljoen Euro.

3. Technische disciplines

Technische disciplines	
Hoofdzaak (90%):	Staalbouw
GVO maatregelen: (10%)	
Betonherstel	
Opleggingen	

4. Eventuele specials

Ambitie:

Het project A12 IJsselbruggen is aangewezen als één van de pilotprojecten voor de aanbevelingen uit het rapport "Toekomstige Opgave Rijkswaterstaat: Perspectief op de uitdagingen en verbetermogelijkheden in de GWW-sector". Dit rapport is gebaseerd op een onderzoek van Rijkswaterstaat en McKinsey & Company. De aanbeveling die binnen het project A12 IJsselbruggen wordt toegepast is de twee-fasenaanpak. Het idee achter deze twee-fasenaanpak is dat eerst een fase van engineering wordt doorlopen met de opdrachtnemer en in de fase daarna de uiteindelijke prijs wordt vastgesteld. Zo zorgen we ervoor dat het risicoprofiel van het project voor zowel opdrachtgever als opdrachtnemer draagbaar en acceptabel is. Concreet betekent dit dat een Twee fasen contract zal worden gesloten. Onze aanpak daarbij sluit aan bij het DOEN gedachtegoed waardoor de bedoeling centraal staat.

DOEN gaat voor **maximale klantwaarde** en **eerlijk geld voor eerlijk werk**. Door in bouwprojecten **beter met elkaar samen te werken**. Tussen projectteams van opdrachtgevers en marktpartijen, maar ook met beheerders bij de regio en stakeholders in de omgeving. Door vooraf - nog vóór en tijdens de aanbesteding - mét elkaar de juiste randvoorwaarden te scheppen. Door te **werken vanuit de bedoeling** achter bestaande regels, werkwijzen en 'zo doen wij dat nu eenmaal'. Logisch nadenken en alleen doen wat zinnig is. DOEN wil bijdragen aan een structurele verandering in de bouwsector door te **leren** en geleerde lessen te delen.



DOEN is bovenstaand gedachtegoed. DOEN-projecten nemen het DOEN-gedachtegoed als uitgangspunt en vertalen deze vervolgens naar een concrete aanpak die past bij hun specifieke projectcontext. Ondertussen leren de projecten van elkaar door de hulp van het DOEN-platform.

In DOEN-projecten werkt de keten van beheerder, projectteam van RWS en marktpartij nauw met elkaar samen. Vaak in gemengde teams. In plaats van dat het projectteam een opdracht krijgt van de regio en dit vervolgens weer als opdracht doorzet naar marktpartijen, is het proces zo ingericht dat de gehele keten gezamenlijk de basis legt voor het project.

In een vroeg stadium wordt middels een aanbesteding een geschikte samenwerkingspartner uit de markt geselecteerd. Vervolgens doorgronden beheerder, projectteam en marktpartij gezamenlijk wat de behoefte is. Niet de opdracht die op het scopeformulier of de POF staat, maar de bedoeling achter die opdracht. De bijdrage aan de maatschappelijke opgave. Vervolgens wordt er ook gezamenlijk bekeken welke technische oplossing hier het beste bij past en hoe in het project concreet invulling wordt gegeven aan thema's als duurzaamheid. Gezamenlijk worden de risico's in kaart gebracht en verdeeld en wordt met een open boek de aanneemsom bepaald. Bij blijvende onzekerheden in de scope wordt vooraf gezamenlijk bepaald hoe ervoor te zorgen dat de samenwerking en de afspraken ingericht zijn op de flexibiliteit die hiervoor nodig is. Zodat veranderingen geen verstoring zijn, maar onderdeel van het 'normale werk'. (Meer informatie over DOEN is te vinden via <https://projectdoen.nu/>)

5. Planning aanbesteding en uitvoering

Planning	
Datum marktbenadering	1 september 2020 (week 36 2020)
Datum sluiting marktbenadering	26 januari 2021 (week 4 2021)
Start werkzaamheden	2 december 2021 (week 48 2021)

6. Aanbestedingsprocedure en contractvorm

Aanbestedingsprocedure	A-Typische aanbesteding o.b.v. Concurrentiegerichte dialoog.
Contractvorm	2-Fasen Overeenkomst/Contract op basis van het DOEN gedachtengoed.

7. Geschiktheidseisen en trechtering

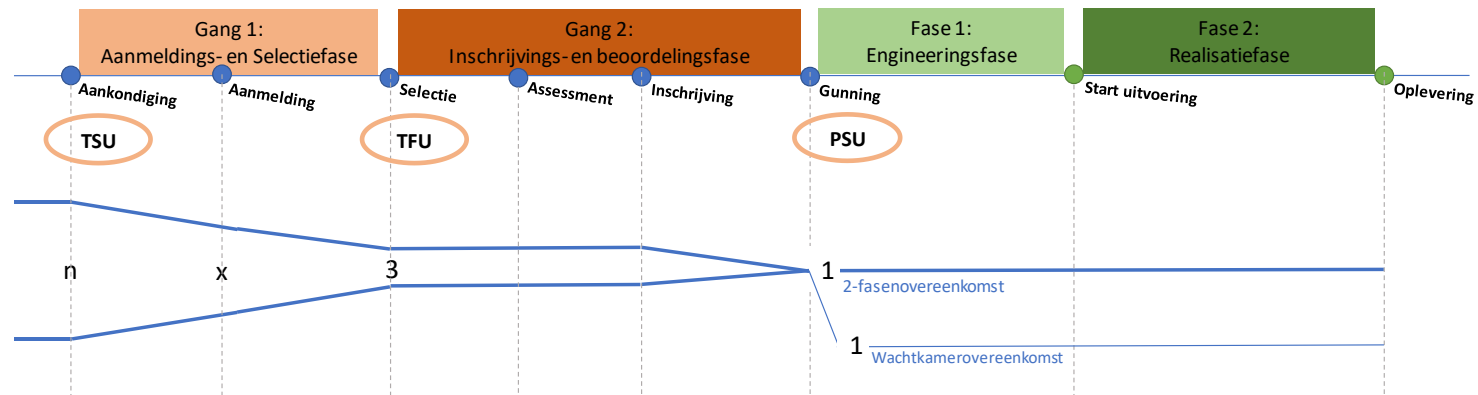
Geschiktheidseisen

De gegadigde heeft in de periode van tien jaar voorafgaande aan de uiterste datum voor ontvangst van de verzoeken tot deelneming aantoonbaar ervaring opgedaan met het ontwerp/engineeringsproces voor het opstellen van een UO voor het versterken of bouwen van een wegverkeersbrug of spoorbrug met een stalen hoofddragconstructie.

De gegadigde heeft in de periode van tien jaar voorafgaande aan de uiterste datum voor ontvangst van de verzoeken tot deelneming aantoonbaar ervaring opgedaan met het ontwerpen/schrijven van lasprocedures en laskwalificaties voor lassen aan oude staalsoorten in constructies van minimaal 40 jaar oud.

De gegadigde heeft in de periode van tien jaar voorafgaande aan de uiterste datum voor ontvangst van de verzoeken tot deelneming aantoonbaar ervaring opgedaan met het uitvoeren van laswerkzaamheden aan stalen bruggen van minimaal 40 jaar oud waarbij moest worden voldaan aan executieklasse 4.

Trechtering:



8. BPKV-criteria

BPKV-criteria	
Assessment	Wegingsfactoren nog in ontwikkeling.
Samenwerkingsplan	Wegingsfactoren nog in ontwikkeling.
Plan 'eerlijk geld voor eerlijk werk'	Wegingsfactoren nog in ontwikkeling.
Prijscomponent	Zowel óf de prijs meeweegt áls de wijze waarop deze meegewogen wordt, zijn momenteel nog in ontwikkeling.

9. Risico's en risicoverdeling

Risico's en risicoverdeling

Gedurende fase 1 (na gunning) zal gezamenlijk aan het risicodossier worden gewerkt en worden bepaald wie welk risico zal dragen.

10. Mate ontwerpvrijheid en ruimte innovatie

Mate ontwerpvrijheid en ruimte innovatie

RWS heeft uitgebreide herberekeningen uitgevoerd om te bepalen of de levensduur van de brug kon worden verlengd. Op basis van deze herberekening is een ontwerp op DO niveau uitgewerkt.

Dit betekent dat er relatief weinig ontwerpvrijheid is voor de technische oplossing. Van de markt wordt met name optimalisatie in de uitvoering op het gebied van veiligheid, kwaliteit en snelheid gevraagd.

11. Eventuele bijbehorende secundaire inkopen

Secundaire inkopen

Niet van toepassing