



Marktparticipatie

ten behoeve van het onderzoeken van mogelijkheden voor verlengde instandhouding van de huidige Suurhoffbrug en/of het realiseren van een tijdelijke verbinding ter plaatse van de Suurhoffbrug (+/- 2030)

Zaaknummer: 31121821



Colofon

Uitgegeven door	Rijkswaterstaat Grote Projecten en Onderhoud
Informatie	Mw. W.E. de Wal
Telefoon	+31 6 11 12 96 72

Datum	17 aug 2016
Status	Definitief
Versienummer	3
Zaaknummer	31121821

Inhoud

1	Inleiding—4
1.1	Aanleiding—4
1.2	Doel van de marktparticipatie—5
1.3	Aanpak van de marktparticipatie op hoofdlijnen—5
1.4	Doelgroep van de marktparticipatie—6
2	Context opgave Suurhoff—7
2.1	Algemene beschrijving Suurhoffbrug—7
2.2	Problematiek Suurhoffbrug—8
2.3	Kaders tijdelijke oplossing oeververbinding—9
2.4	Eerste verkenning oplossingsvarianten en vraag aan de markt—10
3	Marktparticipatie—11
3.1	Procedure—11
3.2	Aanmelding—11
3.3	Afronding marktparticipatie en terugkoppeling resultaten—12
3.4	Vertrouwelijkheid—12
3.5	Overige bepalingen ten aanzien van de marktparticipatie—12

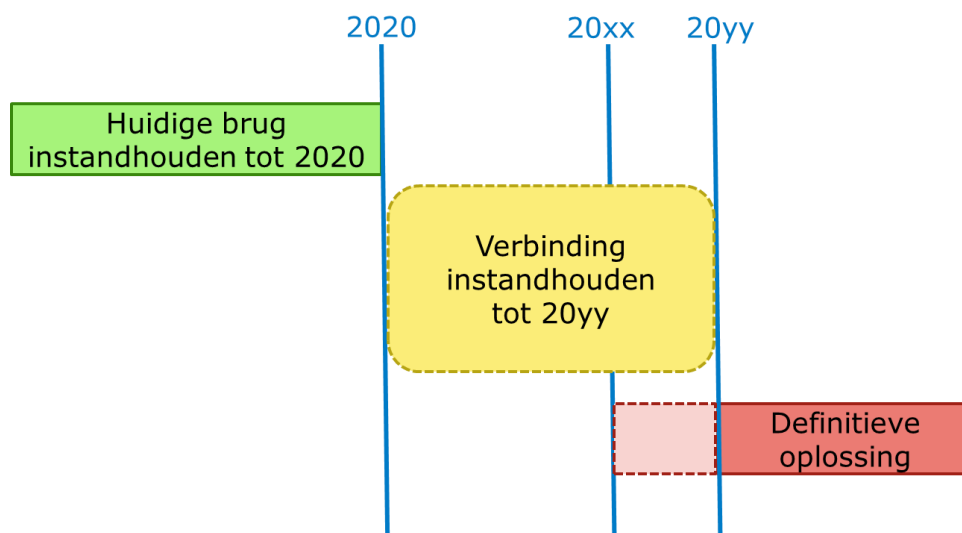
1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Dit marktparticipatiedocument is door Rijkswaterstaat Grote Projecten en Onderhoud (RWS) in samenwerking met Havenbedrijf Rotterdam (HbR) en ProRail opgesteld ten behoeve van een marktparticipatie voor het oplossen van een vraagstuk in de voorbereiding van het project Suurhoffbrug.

RWS had het voornemen om de huidige Suurhoffbrug (verkeersbrug) te renoveren. De renovatie van de Suurhoffbrug is niet mogelijk gebleken, waarmee vervanging van de brug in beeld is gekomen.

Naar verwachting zal er vanaf 2030 een toekomstvaste nieuwe verbinding voor het wegverkeer beschikbaar zijn. Tot die tijd zal de oeververbinding in stand gehouden moeten worden, maar zijn er verschillende mogelijkheden om dit te realiseren. Gezocht wordt naar de optimale oplossing om de verkeersverbinding kostenefficiënt, veilig en beheerst en met minimale verkeershinder in stand te houden tot de definitieve oplossing gereed is. De definitieve keuze wil RWS dit najaar maken. De totale opgave is hieronder schematisch weergegeven.



In dit kader organiseert RWS samen met HbR en ProRail deze marktparticipatie om marktpartijen en experts van kennisinstututen de kans te bieden voor dit vraagstuk hun input te leveren. Mede op basis van het resultaat van de marktparticipatie zal de definitieve scope van het project (instandhouden verbinding tot 2030) worden bepaald die het uitgangspunt wordt voor de marktbenadering.

Deze aanpak past binnen de Marktvisie, die opdrachtgevers en opdrachtnemers gezamenlijk hebben ontwikkeld, waarbij we de markt vroegtijdig betrekken bij het vaststellen van de opgave en de benodigde randvoorwaarden.

Deze marktparticipatie is gepubliceerd op TenderNed.

RWS nodigt marktpartijen uit om deel te nemen aan deze marktparticipatie.

De wederzijdse belangen van RWS en marktpartijen zijn geborgd via het juridisch kader marktparticipatie van RWS; resultaten van deze marktparticipatie zullen openbaar worden gemaakt via een publicatie op TenderNed.

1.2 Doel van de marktparticipatie

RWS heeft als doel met deze marktparticipatie om marktpartijen en kennisinstituten te bereiken, te interesseren en te stimuleren tot het verkennen van haalbare en kansrijke oplossingsrichtingen voor het instandhouden van de huidige brug en/of het realiseren van een tijdelijke brug tot 2030.

RWS beoogt met deze marktconsultatie:

- Marktpartijen te informeren over de opgave 'instandhouden van de oeververbinding tot de definitieve oplossing gereed is'. Hierbij wordt ingegaan op de historie en de context (techniek, omgeving) en de belangrijkste doelstellingen die van belang zijn bij het realiseren van de opgave;
- Input te krijgen van marktpartijen en kennisinstituten over mogelijke en kansrijke oplossingsrichtingen én hoe deze geïmplementeerd kunnen worden (wat zijn risico's, aan welke randvoorwaarden moet worden voldaan en in welke mate wordt voldaan aan de doelstellingen). Hierbij worden partijen nadrukkelijk ook gestimuleerd om te komen met nieuwe en innovatieve ontwikkelingen met betrekking tot materiaal, fasering, proces en andere technologische ontwikkelingen.

RWS benadrukt dat deze marktparticipatie geen onderdeel is van de aanbesteding en er geen rechten aan kunnen worden ontleend.

Verkregen inzichten uit de marktparticipatie gebruikt RWS (waar relevant) in de nadere afstemming met betrokken stakeholders om in kaart te brengen wat het draagvlak voor de verschillende oplossingsrichtingen is. Op basis van de opgehaalde inzichten van de bovengenoemde sessies, zal er een beslisnotitie worden opgesteld ten behoeve van de keuze voor de definitieve scope van het project.

1.3 Aanpak van de marktparticipatie op hoofdlijnen

De marktparticipatie bestaat uit meerdere delen:

- Een eerste informatiebijeenkomst, waarbij RWS de opgave en vraag voor de marktparticipatie nader zal toelichten. Hierbij wordt nader ingegaan op de historie van het traject (voorbereiding oorspronkelijke renovatie en doorlopen proces met stakeholders) en de scope en context (omgeving en netwerk). Vervolgens wordt een toelichting gegeven op de technische staat van de brug en de al verkende oplossingen. Tenslotte zal worden stilgestaan bij het actuele vraagstuk en de dilemma's die RWS ziet bij het vaststellen van de scope. Tijdens het tweede deel van deze bijeenkomst wordt een gezamenlijke start gemaakt met het verkennen van mogelijke kansrijke oplossingsrichtingen, waarbij er ook ruimte is voor nadere toelichting op en verdieping van het voorgelegde vraagstuk;
- Marktpartijen krijgen de tijd om de opgave en de vraag verder te bestuderen en oplossingsrichtingen te verkennen ter voorbereiding op de tweede bijeenkomst.
- Een tweede bijeenkomst met workshops, waarin gezamenlijk een aantal kansrijke oplossingsrichtingen nader wordt uitgewerkt. Hierbij wordt onderzocht of de oplossingsrichting haalbaar is en past binnen de ambities ,

wat de risico's en kansen zijn en hoe de oplossing ook daadwerkelijk gerealiseerd zou kunnen worden;

- Ten slotte zal RWS een verslag van de marktparticipatie publiceren op TenderNed.

1.4 Doelgroep van de marktparticipatie

De doelgroep voor deze marktparticipatie zijn alle partijen die bij kunnen en willen bijdragen aan de oplossing van het vraagstuk.

Hierbij valt te denken aan de volgende type partijen:

- Bedrijven met kennis van en ervaring met (nieuwe) bouwmaterialen, zoals staalbouwers, betonbouwers, composiet specialisten, etc;
- Bedrijven met kennis en ervaring met betrekking tot bouwfaseringen, o.a. bruggenspecialisten, saneringsspecialisten, offshore bedrijven, heavy lifters;
- Bedrijven met technologische ontwikkelingen die bijdragen aan oplossingsrichtingen voor dit vraagstuk, bijvoorbeeld op het vlak van inspecties en monitoring;
- Bedrijven uit andere werkvelden die aan kunnen tonen dat ze bij kunnen en willen dragen aan de oplossing van dit complexe vraagstuk.

Voor deze marktparticipatie is RWS expliciet op zoek naar deelnemers met een technisch profiel. We zoeken technische experts en deskundigen met concrete uitvoeringservaring. We verwachten van hen dat zij met hun ervaring vanuit de realisatie een concrete bijdrage kunnen leveren aan het nader uitwerken van een oplossingsrichting (aangeven waar mogelijke beperkingen zitten en hoe deze mogelijk opgelost/voorkomen worden). Van de deelnemers wordt verwacht dat zij op beide bijeenkomsten aanwezig zullen zijn en actief deelnemen.

2 Context opgave Suurhoff

In dit hoofdstuk worden enkele onderwerpen beschreven die door RWS, in samenwerking met HbR en ProRail, als relevante informatie en uitgangspunten voor de opgave en het vraagstuk worden beschouwd. Deze achtergrond is nodig om gesteld te zijn voor de marktparticipatie.

2.1 Algemene beschrijving Suurhoffbrug

De Suurhoffbrug is de verbinding over het Hartelkanaal in de A15 en de Havenspoorlijn en is cruciaal voor de ontsluiting van Maasvlakte 2 en de regio Voorne-Putten. Er zijn geen volwaardige omleidingsroutes mogelijk. De wegverbinding bestaat uit 2x2 rijstroken en een parallelbaan voor langzaamverkeer. Sinds 2005 bestaat de spoorverbinding uit twee sporen. De Suurhoffbrug faciliteert het wegverkeer en spoorverkeer middels twee gescheiden bruggen op gedeeltelijk gezamenlijke pijlers en op een gezamenlijke fundering. De verkeersbrug is een combinatie van een vaste stalen liggerbrug met een **beweegbare brug (basculebrug)**.

Het Hartelkanaal is een achterlandverbinding voor de binnenvaart van en naar de Maasvlakte. In het Hartelkanaal is invloed van het getij aanwezig.



Voor de verkeersbrug is renovatie niet mogelijk gebleken als definitieve oplossing. Met de huidige inzichten van RWS is de verkeersbrug tot 2020 volledig en veilig bruikbaar.

De brug voor het wegverkeer heeft een verwachte restlevensduur tot 2020 en de spoorbrug een verwachte restlevensduur tot 2042. Afhankelijk van de verkeersintensiteiten (vrachtverkeer) is het mogelijk dat de verkeersbrug langer in stand gehouden kan worden.

Voor deze belangrijke regio is de toekomstvastheid van de oeververbinding een belangrijk uitgangspunt. Naar verwachting zal er vanaf 2030 een toekomstvaste nieuwe verbinding zijn.

Tot die tijd zal de oeververbinding in stand gehouden moeten worden, waarbij gezocht wordt naar een oplossing die veilig is, minimaal de huidige functionaliteit heeft, kostenefficiënt is en zorgt voor minimale beperking van doorstroming voor weg- en scheepvaartverkeer. De definitieve keuze hierover wil RWS dit najaar maken.

2.2 Problematiek Suurhoffbrug

Actuele situatie

De verkeersbrug vormt een belangrijke, maar zwakke schakel in het hoofdwegennetwerk met een risico op uitvallen. In de afgelopen decennia is de schade aan de brug en de daarmee gepaard gaande herstelkosten toegenomen. De brug heeft problemen met het stalen rijdek, de bovenbouw en de onderbouw van de brug.

Stalen rijdek

Uit onderzoek is gebleken dat de Suurhoffbrug een dynamisch probleem (vermoeiingsschade) heeft in het stalen rijdek. De vermoeiingsproblematiek is dermate ernstig dat binnen enkele jaren het risico bestaat dat de capaciteit van de brug (2x2 + langzaam verkeer) niet langer kan worden gefaciliteerd. De oorzaak hiervoor is met name een sterke toename van vrachtverkeer, zowel in intensiteit als in gewicht en veranderde aslastverdelingen. De Suurhoffbrug is oorspronkelijk (eind jaren '60) niet voor deze intensiteiten en aslastverdelingen ontworpen.

Bovenbouw

De bovenbouw heeft een statisch- en dynamisch probleem bij de plooi en boutverbindingen en in de stalen constructie onder het dek.

Onderbouw

De onderbouw (pijlers, poeren en funderingspalen) kunnen de belasting uit verkeers- en spoorbrug in de huidige situatie opnemen. Echter, voor de renovatietermijn van 30 jaar die RWS hanteert, met daarbijbehorende geprognosticeerde belastingen uit spoor en wegverkeer is het veiligheidsniveau van de bestaande onderbouw niet meer acceptabel

Genomen maatregelen

Extra inspecties

Vanwege de inmiddels slechte technische staat van het rijdek van de Suurhoffbrug, vinden periodiek sinds 2009 extra inspecties plaats van het stalen rijdek. De rechterrijstroken in beide rijrichtingen (zwaarst belast) van het vaste deel van de Suurhoffbrug worden periodiek geïnspecteerd. Sinds juni 2015 vinden ook extra inspecties plaats aan de stalen bovenbouw van de brug en aanvullende inspecties op de resterende rijstroken en het beweegbare deel.

Geplande herstelmaatregelen

Op basis van de uitgevoerde inspecties in de afgelopen periode worden in september/oktober 2016 herstelmaatregelen uitgevoerd, waarmee wordt gezorgd dat de brug tot 2020 veilig kan worden gebruikt.

Uitgevoerde onderzoeken versterking/vervanging onderbouw en bovenbouw

RWS heeft de vervanging van de stalen bovenbouw (rijdek en hoofd draagconstructie) onderzocht met handhaving van de huidige functionaliteit. Hierbij bleek versterking van de onderbouw noodzakelijk.

RWS heeft de mogelijkheden voor versterking van de onderbouw onderzocht, maar deze bleken erg kostbaar, zeer veel hinder voor met name het scheepvaartverkeer te veroorzaken, de vaarweg blijvend te beperken en weinig

effectief voor het veiligheidsniveau van de brug te zijn. Hiermee was deze versterkingsmogelijkheid niet acceptabel.

RWS heeft vastgesteld dat geen van de eerder onderzochte renovatievarianten een afdoende oplossing biedt voor de geconstateerde problemen van de brug. Daarmee is vervanging van de brug in beeld gekomen als toekomstvaste oplossing en wordt onderzocht welke oplossingsrichtingen er mogelijk zijn om de oververbinding tot die tijd in stand te houden.

2.3 Kaders tijdelijke oplossing oeververbinding

Doelstellingen

Het op een kostenefficiënte, veilige en beheerste manier, met minimale verkeershinder, het in stand houden van de oeververbinding tot de definitieve oplossing beschikbaar is.

Ambities

- Optimale balans tussen techniek, omgeving en geld;
- Omgeving: Betrouwbare verbinding (minimale verkeershinder) én oplossing is uitlegbaar aan omgeving;
- Techniek: Aantoonbaar veilige oplossing (beheerste en veilige instandhouding met acceptabel risicoprofiel);
- Geld: Kostenefficiënte oplossing (LCC) voor totale opgave Suurhoffbrug (instandhouden – tijdelijke oplossing – definitieve oplossing);
- Markt: Ruimte voor nieuwe en andere oplossingsrichtingen.

Budget en planning

Er is nog geen taakstellend budget voor deze opdracht vastgesteld. Verwachte orde grootte is 35 - 100 mln euro. Aan dit bedrag kunnen geen rechten worden ontleend.

Planning voor de tijdelijke oplossing:

- Besluitvorming m.b.t. opdracht: Q4 2016
- Start aanbesteding: 2017

Aandachtspunten

Bij het bepalen van de scope en de uiteindelijke oplossingsrichting zijn de volgende aspecten van belang die het project complex maken:

Techniek

- De weg- en spoorbrug delen (gedeeltelijk) de onderbouw en fundering;
- De fysieke werkruimte verkeersbrug is beperkt door o.a. spoorbrug, hoogspanningsverbinding, K&L, spuigat Waterschap en BP-kantoor;
- Onzekerheid in verkeersprognoses in relatie tot levensduur van de huidige brug;
- Het beweegbare deel van zowel spoor- als wegbrug wordt in 2017 buiten werking gesteld en vastgelegd.

Omgeving

- De kwetsbaarheid van de verbinding (weg, spoor en vaarweg) voor de bereikbaarheid van de Maasvlakte en de regio Voorne-Putten. Er zijn voor het wegverkeer geen volwaardige omleidroutes, voor het spoor is de brug de enige verbinding;

- De Suurhoffbrug bevindt zich binnen het areaal van project A15 Maasvlakte-Vaanplein (MaVa), maar maakt geen onderdeel uit van de onderhoudsscope van dit contract (looptijd tot 2037).

Besluitvorming

- De korte termijn oplossing moet kansrijke lange termijn oplossingen open houden, en zo mogelijk optimaliseren;
- De wisselwerking tussen de tijdelijke oplossing en de definitieve oplossing voor de verbinding;
- Voor een tijdelijke oplossing met een beperkte levensduur zijn eigenlijk geen formele richtlijnen beschikbaar. Dit betekent: samen verkennen wat de dominante factoren zijn en waar mogelijk rek zit. Bijvoorbeeld: wat is bij het toepassen van innovaties een aanvaardbaar risicoprofiel?

2.4 Eerste verkenning oplossingsvarianten en vraag aan de markt

Een eerste verkenning van RWS, HbR en ProRail voor een mogelijke tijdelijke oplossing, heeft geleid tot de volgende varianten:

- Het langer instandhouden van de huidige verkeersbrug;
- Het realiseren van een tijdelijke brug met een functionele levensduur van 10 jaar (zonder gebruik huidige verkeersbrug);
- Een combinatie van deze oplossingsrichtingen:
 - Qua gebruik: 2 rijstroken huidige verkeersbrug + 2 rijstroken tijdelijke brug;
 - Qua tijd: bestaande brug (iets) langer instandhouden + tijdelijke brug met een kortere functionele levensduur dan 10 jaar

U wordt gevraagd als marktpartijen om deze varianten en andere oplossingsrichtingen aan te vullen en verder uit te werken!

3 Marktparticipatie

3.1 Procedure

Om de doelstelling van deze marktparticipatie te bereiken zijn er twee bijeenkomsten gepland met de deelnemers.

Ten eerste is er op **maandag 5 september van 9 tot 13 uur** een informatiebijeenkomst, waarbij RWS de opgave en vraag voor de marktparticipatie nader zal toelichten. Hierbij wordt nader ingegaan op de historie van het traject, de scope en de context en wordt een toelichting gegeven op de technische staat van de brug en de al verkende oplossingen. Er zal worden stilgestaan bij het actuele vraagstuk en de dilemma's die RWS ziet bij het vaststellen van de scope. Vervolgens wordt een gezamenlijke start gemaakt met het verkennen van mogelijke kansrijke oplossingsrichtingen, waarbij er ook ruimte is voor nadere toelichting op en verdieping van het voorgelegde vraagstuk.

In een tweede bijeenkomst op **woensdag 21 september van 9 tot 17 uur**, bestaande uit workshops, waarin in teams een aantal kansrijke oplossingsrichtingen nader wordt uitgewerkt. Hierbij wordt onderzocht of de oplossingsrichting haalbaar is en past binnen de ambities, wat de risico's en kansen zijn en hoe de oplossing ook daadwerkelijk gerealiseerd zou kunnen worden.

De planning van de marktparticipatie is samengevat als volgt:

Activiteit	Datum	Tijd
Publiceren marktparticipatiedocument	17 aug	
Uiterste datum aanmelden deelnemers	30 aug	n.v.t.
Informatiebijeenkomst (inclusief lunch)	5 september	9:00 – 13:00 uur
Bezoek Suurhoffbrug (optioneel)	5 september	13:00 – 14:00
Workshop oplossingsrichtingen	21 september	9:00 – 16:30 uur
Publiceren uitkomst marktparticipatie	N.t.b.	

Belangstellenden kunnen aan bovenstaande planning geen rechten ontleen.

Rijkswaterstaat behoudt zich het recht voor de planning te wijzigen. Bovenstaande planning is derhalve indicatief, waarbij de grootst mogelijke zorg in acht wordt genomen om de planning aan te houden.

3.2 Aanmelding

Iedere geïnteresseerde marktpartij die van mening is dat zij een bijdrage kan leveren aan de marktparticipatie, wordt verzocht om zich aan te melden onder vermelding van naam deelnemer, organisatie, functie, een korte motivatie (5-8 zinnen) van deelname en eerdere ervaring met een vergelijkbaar probleem en

een beknopt Curriculum Vitae (maximaal 2 A4) via het e-mailadres: aanbestedingsteam-gww@rws.nl, op naam van mevr. W. de Wal. Aanmelden voor de marktparticipatie kan tot en met 30 augustus. Het gaat hierbij nadrukkelijk om deelnemers met een technisch profiel en kennis (zie paragraaf 1.4). Om een effectieve marktparticipatie te realiseren, willen we de teams niet te groot maken en zorgen voor een goede mix van benodigde kennis en kunde. Waar nodig zullen RWS, HbR en ProRail een selectie maken van de aanmeldingen op basis van ingediende CV en motivatie.

Er wordt een vergoeding toegekend aan deelnemers van de marktparticipatie, à 1100 euro per deelnemer, bij volledige deelname aan de 2 bijeenkomsten.

Vragen ten aanzien van deze marktparticipatie kunnen worden gesteld op het bovenstaande e-mail adres.

3.3 Afronding marktparticipatie en terugkoppeling resultaten

Rijkswaterstaat zal de marktparticipatie afronden door een verslag van de marktparticipatie openbaar te publiceren op www.tenderned.nl. In het verslag zullen de, naar het oordeel van Rijkswaterstaat, HbR en ProRail, belangrijkste conclusies van de marktparticipatie opgenomen worden. In verband met dit verslag wijst Rijkswaterstaat marktpartijen uitdrukkelijk op het volgende:

1. Het verslag wordt openbaar gepubliceerd op TenderNed en in een later stadium ook worden opgenomen in de aanbestedingsdocumenten. Marktpartijen verlenen toestemming aan Rijkswaterstaat om hun beantwoording en andere door hen verstrekte informatie en/of gegevens te gebruiken in dit verslag.
2. De beantwoording en andere informatie en/of gegevens zal/zullen geanonimiseerd in het verslag worden opgenomen. Het verslag zal wel melding maken van de deelnemende marktpartijen.
3. Het verslag bevat de conclusies zoals deze door Rijkswaterstaat zijn verwoord. De inhoud van het verslag zal in concept worden afgestemd met deelnemende marktpartijen. In het verslag zal waar van toepassing gemeld worden dat het verslag de weergave van Rijkswaterstaat behelst en dat dit niet noodzakelijkerwijs gedeeld wordt door de deelnemende marktpartijen.

3.4 Vertrouwelijkheid

Rijkswaterstaat behandelt de input van deelnemende marktpartijen vertrouwelijk, tenzij Rijkswaterstaat op grond van wettelijke voorschriften gehouden is tot verdergaande bekendmaking. Rijkswaterstaat is gerechtigd de input van de deelnemende marktpartijen te gebruiken ten behoeve van het opstellen van de aanbestedingsdocumenten.

Rijkswaterstaat neemt geen specifieke verwijzingen naar deelnemers of commercieel gevoelige informatie op in de aanbestedingsstukken.

3.5 Overige bepalingen ten aanzien van de marktparticipatie

De marktparticipatie maakt geen onderdeel uit van de aanbesteding. Om deelnemers aan de marktparticipatie niet in een bevoordeelde positie te brengen, zal Rijkswaterstaat zorgen dat de informatie die tijdens de marktparticipatie is gedeeld, nog toegankelijk is tijdens de aanbestedingsprocedures.

Bij de aanbesteding bestaat er geen onderscheid tussen partijen die al dan niet hebben deelgenomen aan de marktparticipatie.

Informatie in deze marktparticipatie kan afwijken van informatie die later (in het kader van een aanbesteding of ander verwervingstraject) wordt verstrekt. Aan de informatie die in het kader van de marktparticipatie wordt verstrekt kunnen geen rechten worden ontleend. De informatie verstrekt tijdens de marktparticipatie is indicatief en louter bedoeld om de kwaliteit van de marktparticipatie te verhogen.