



Marktinformatiedocument

Aanbesteding Aanpassingen Michiel de Ruijtertunnel



Inhoud

1.	Doel en spelregels marktinformatiebijeenkomst	3
1.1.	Waarom een marktinformatiebijeenkomst?	3
1.2.	Voor wie	3
1.3.	Datum en aanmelden marktinformatiebijeenkomst	3
1.4.	Agenda	5
1.5.	Informatief karakter	5
2.	Programma Aanpak Wegtunnels	5
2.1.	Doelstelling programma	5
2.2.	Scope programma Aanpak Wegtunnels Amsterdam	6
2.3.	Gedefinieerde projecten binnen het programma	7
	<i>Verkeerscentrale Amsterdam (VCA)</i>	7
	<i>Aanpassingen Michiel de Ruijtertunnel (MRT)</i>	7
	<i>Renovatie Piet Heintunnel (PHT)</i>	7
	<i>Renovatie Amsterdam Arenatunnel (AAT)</i>	7
3.	Project aanpassingen Michiel de Ruijtertunnel	8
3.1.	Doelstellingen	8
3.2.	Fysieke scope Aanpassingen MRT	8
3.3.	Uitvoeringsstrategie	9
4.	Contractvorm en aanbestedingsprocedure	10
4.1.	Bouwteam	10
4.2.	Aanbestedingsprocedure: concurrentiegerichte dialoog	11
4.3.	Indicatieve planning	12
4.4.	Tendervergoeding	12

1. Doel en spelregels marktinformatiebijeenkomst

1.1. Waarom een marktinformatiebijeenkomst?

Voor u ligt het Marktinformatiedocument voor de marktinformatiebijeenkomst van het project Aanpassingen Michiel de Ruijtertunnel. De bijeenkomst vindt plaats op 18 juli 2019 en heeft als doel om marktpartijen te informeren en te attenderen op de beoogde aanbesteding van de aanpassingen aan de Michiel de Ruijtertunnel. Gemeente Amsterdam wil de beoogde aanbesteding toelichten en met marktpartijen bespreken, mede gezien de plannen voor een intensieve samenwerking.

Bouwteam

De gemeente wil het project met de markt uitwerken in de vorm van een bouwteam. Achterliggende reden is dat op dit moment het meest waarschijnlijke scenario is dat het werk voornamelijk in nachtvensters moet worden uitgevoerd, omdat de tunnel ten behoeve van de bereikbaarheid van het centrum van Amsterdam overdag geopend dient te blijven voor verkeer. Dit heeft veel invloed op de wijze waarop het werk uitgevoerd gaat worden. De gemeente acht het van groot belang dat vroegtijdig uitvoeringskennis vanuit de markt ingebracht wordt in het ontwerpproces en wil dit zo optimaal mogelijk zien te realiseren door middel van het samenwerken met de aannemer binnen een bouwteam.

Gevraagde expertise

De gemeente is op zoek naar een partij die expertise heeft op het gebied van het toepassen van brandwerende bekleding en expertise heeft op het gebied van het koppelen en ontkoppelen van tunneltechnische installaties van een in gebruik zijnde tunnel. In het bijzonder wordt gezocht naar een partij die ervaring heeft met het afsluiten en weer in bedrijf stellen van tunnels nodig voor uitvoering van de werkzaamheden. De gemeente zoekt hiervoor een zorgvuldige partij die in staat is het werk op robuuste wijze uit te werken, in te richten en na de bouwteamfase uit te voeren.

1.2. Voor wie

De marktinformatiebijeenkomst is bedoeld voor (aannemings)bedrijven die ervaring hebben met:

- het werken in tunnels;
- het aanbrengen van brandwerende bekleding;
- werken aan tunneltechnische installaties, inclusief testen;
- bouwlogistiek en coördinerende taken binnen het werken in tunnels.

1.3. Datum en aanmelden marktinformatiebijeenkomst

De marktinformatiebijeenkomst vindt plaats op donderdag 18 juli 2019 van 8.30 tot 11:00 uur op, locatie Entrada 700, Amsterdam. Deze locatie ligt dicht bij het metrostation 'Van der Madeweg' en is prima bereikbaar met openbaar vervoer.

Voor het bijwonen van de bijeenkomst moeten geïnteresseerde ondernemingen zich vooraf aanmelden. Aanmelden kan tot en met 12 juli 2019 via een mail aan aanbestedingwegtunnels@amsterdam.nl
In deze mail moet worden aangegeven welke personen van de onderneming aanwezig zijn en wat de functie van die personen is.

1.4. Agenda

De agenda van de marktinformatiebijeenkomst ziet er als volgt uit:

8.30 uur	Inloop, ontvangst, registratie
9.00 uur	Welkom en introductie Programma AWA
9.15 uur	Scope en opgave Michiel de Ruijtertunnel
9.30 uur	Samenwerkingsvorm Michiel de Ruijtertunnel
9.45 uur	Beantwoorden vragen over scope en samenwerkingsvorm
10.15 uur	Pauze
10.30 uur	Aanbestedingsprocedure
10.45 uur	Resterende vragen
11.00 uur	Wrap up en afsluiting

1.5. Informatief karakter

De bijeenkomst richt zich met name op het verstrekken van informatie. Naar aanleiding van de presentatie, vragen of ingebrachte aandachtspunten tijdens de marktinformatiebijeenkomst kan de gemeente er voor kiezen om wijzigingen in haar contract en/of aanbestedingswijze door te voeren.

De presentatie die de gemeente tijdens de marktinformatiebijeenkomst geeft, zal aansluitend zo spoedig mogelijk op TenderNed gepubliceerd worden.

2. Programma Aanpak Wegtunnels

2.1. Doelstelling programma

De noodzakelijke aanpassingen aan de Michiel de Ruijtertunnel maken onderdeel uit van het programma Aanpak Wegtunnels Amsterdam (AWA).

De hoofddoelstelling van het programma Aanpak Wegtunnels Amsterdam is tweeledig:

1. Voldoe op zo kort mogelijke termijn met het gehele tunnelsysteem aan de wetgeving, zodat veiligheid en beschikbaarheid aantoonbaar zijn geborgd.
2. Creëer een robuuste basis, zodat doelmatig en uniform invulling kan worden gegeven aan het toekomstbestendig beheer en onderhoud van het integrale wegtunnelsysteem als strategische asset van de gemeente Amsterdam, zodat de veiligheid en beschikbaarheid daarvan ook in de toekomst aantoonbaar is geborgd.

Een integrale en overkoepelende visie en aanpak op het gebruik en het onderhoud van de tunnels is van belang voor het realiseren van veilige wegtunnels die voorzien zijn van een uniforme bediening, besturing, bewaking en tunneluitrusting. Dit waarborgt het veilig gebruik en de hoge

beschikbaarheid van de wegtunnels zodat ook in de toekomst de bereikbaarheid van de stad is geborgd.

De Michiel de Ruijtertunnel (gelegen boven de Noord Zuidlijn en onder het busstation en de stationshal van Amsterdam Centraal) is in 2015 opengesteld voor verkeer en voldoet al aan de eisen van de tunnelwetgeving (Warvw 2013). In verband met de unieke locatie wil de gemeente de brandwerendheid van de tunnel verhogen, zodat de civiele constructie van de Michiel de Ruijtertunnel bij brand beter wordt beschermd. Ook dienen andere maatregelen uitgevoerd te worden om de veiligheid en beschikbaarheid van de tunnel te verhogen.

2.2. Scope programma Aanpak Wegtunnels Amsterdam

Het programma Aanpak Wegtunnels Amsterdam omvat vanuit het perspectief van integraliteit en uniformiteit het gehele wegtunnelareaal. Het wegtunnelareaal van de gemeente Amsterdam kent de volgende onderdelen (zie ook figuur 1):

1. wegtunnels;
 - a. Michiel de Ruijtertunnel (MRT)
 - b. Piet Heintunnel (PHT)
 - c. Amsterdam Arena tunnel (AAT)
 - d. IJtunnel (IJT)
 - e. Spaarndammertunnel (SDT)
2. verkeerscentrale Amsterdam (VCA), waar bediening, besturing en bewaking van de wegtunnels plaatsvindt;
3. een transmissienetwerk dat de tunnels met de VCA verbindt.

In onderstaand figuur 1 zijn de locaties van de verkeerscentrale en tunnels in Amsterdam weergegeven.



Figuur 1 Locatie Verkeerscentrale en Tunnels in Amsterdam

2.3. Gedefinieerde projecten binnen het programma

Het programma pakt meerdere projecten aan:

1. Verkeerscentrale Amsterdam (VCA);
2. Michiel de Ruijtertunnel (MRT);
3. Piet Heintunnel (PHT);
4. Amsterdam Arenatunnel (AAT).

Verkeerscentrale Amsterdam (VCA)

De VCA is toe aan een volledige vernieuwing. De VCA heeft een (te) krappe behuizing voor de verkeersleiders en heeft ook andere Arbo-technische nadelen. Er is ruimtelijk gezien geen enkele flexibiliteit, mogelijkheden voor uitbreidingen zijn er niet. De VCA wordt gebruikt voor besturing, bediening en bewaking van de tunnels en verkeersmanagement.

Het bestaande (huidige) niveau van de VCA wordt beschouwd als het absolute minimum. Zodoende wordt gestart met een integrale vernieuwing van de Verkeerscentrale. Vooruitlopend daarop is ook gestart met het doorvoeren van enkele korte-termijn maatregelen.

Aanpassingen Michiel de Ruijtertunnel (MRT)

De aanpassingen aan de Michiel de Ruijtertunnel worden hierna in hoofdstuk 3 uiteengezet.

Renovatie Piet Heintunnel (PHT)

De PHT verbindt het centrum van Amsterdam met het Zeeburgereiland (S114). De tunnel is onderdeel van het hoofdwegennet (corridor) van Amsterdam en biedt bestuurders een goede aansluiting op de ringweg A10. De PHT is circa 1,5 km lang en bestaat uit twee buizen bestemd voor autoverkeer (voor iedere rijrichting één) en één buis voor de trambaan.

De PHT is sinds 1997 in gebruik en is toe aan een grootschalige renovatie. Vrijwel alle tunneltechnische installaties zijn aan vervanging toe en ook moeten enkele civieltechnische en bouwkundige werkzaamheden worden uitgevoerd. De aanbesteding van deze renovatieopgave is inmiddels gestart. De aankondiging voor dit werk is op 29 april 2019 op TenderNed gepubliceerd.

Renovatie Amsterdam Arenatunnel (AAT)

De AAT betreft een tunnel die onder de Amsterdam Arena ligt en die zorgt voor de ontsluiting van het Stadsdeel Zuidoost met de A2 (afrit Ouderkerk aan de Amstel). De tunnel maakt onderdeel uit van het hoofdwegennet en biedt ook toegang tot de parkeergarage onder de Arena. Het bestaat uit twee separate tunnelbuizen (voor iedere rijrichting één).

De tunnel werd in 1996 in gebruik genomen en is toe aan grote renovatie. De AAT is vanwege de beperkte lengte (<250 m) geen wegtunnel volgens de definitie in de tunnelwetgeving, maar dient wel te voldoen aan wet- en regelgeving (Bouwbesluit 2012) en beleidskaders.

3. Project aanpassingen Michiel de Ruijtertunnel

3.1. Doelstellingen

De doelstelling van het project aanpassingen Michiel de Ruijtertunnel (MRT) is meerledig:

- Verhogen van de veiligheid en beschikbaarheid, door;
 - Het voldoen aan de ontwerpeis m.b.t. brandwerendheid;
 - Het vervangen van de bestaande camera's door beweegbare camera's
 - Verrichten van maatregelen ten behoeve van het verbeteren van de bediening, bewaking en besturing (3B);
- Met de aanpassingen aan MRT, waar mogelijk, aansluiten bij het integrale tunnelsysteem, zodat uniformiteit, synergie en toekomst bestendigheid van de tunnel vergroot wordt..

3.2. Fysieke scope Aanpassingen MRT

De Michiel de Ruijtertunnel is een relatief "jonge" tunnel. De tunnel is opgeleverd en opengesteld voor verkeer in 2015 en voldoet al aan de tunnelwetgeving (Warvw 2013). Bij openstelling van de tunnel is een aantal aanvullende maatregelen afgesproken om de veiligheid en beschikbaarheid van de tunnel verder te verhogen. Daarnaast is uit brandwerendheidsonderzoek gebleken dat aanvullende brandwerende maatregelen nodig zijn.

De gemeente Amsterdam heeft er voor gekozen de werkzaamheden van het project MRT in meerdere contracten onder te brengen. De totale scope van werkzaamheden over deze contracten betreft:

- A. Aanbrengen van brandwerende bekleding zodat de constructie van de MRT voldoet aan de brandwerendheidseis van 120 minuten conform de RWS-kromme;
- B. Het vervangen van de vaste camera's door beweegbare camera's (zogenaamde Pan-Tilt-Zoom camera's)
- C. Het uitvoeren van maatregelen aan bediening, bewaking en besturing (3B);
 - Integratie van de (nieuwe) beweegbare camera's in de 3B;
 - De integratie van het standalone aangestuurde verkeerssignalering-/ pijl-kruissysteem in de bediening, bewaking en besturing (3B) van de tunnel;;
 - De integratie van het standalone gerealiseerde snelheids-onderschrijdingssysteem (SOS) in de 3B;
 - De aanpassing van de bediening, te weten de grafische userinterface (GUI MRT) door het permanent zichtbaar en beschikbaar maken van knoppen voor het instellen van bedrijfstoestanden Calamiteit en Evacuatie;
 - Aanpassing van de GUI MRT zodat de bediening zo uniform mogelijk is in vergelijking met de bediening van de andere tunnels;
 - Simulatie van de GUI MRT voor opleiding, training en oefening (OTO) van de wegverkeersleiders.

De scope van werkzaamheden die in één contract worden gebundeld en waarvoor deze marktinformatiebijeenkomst, vooruitlopend op de beoogde aanbesteding, bedoeld is, betreffen uitsluitend de onderdelen:

- A. Aanbrengen van brandwerende bekleding zodat de constructie van de MRT voldoet aan de brandwerendheidseis van 120 minuten conform de RWS-kromme;
- B. Het vervangen van de vaste camera's door beweegbare camera's (zogenaamde Pan-Tilt-Zoom camera's).
NB Integratie van deze camera's in de 3B behoort nadrukkelijk niet tot de scope. Dit wordt uitgevoerd in combinatie met de uitvoering van de overige aanpassingen aan maatregelen ten behoeve van bediening bewaking en besturing (3B).

Meerjarig onderhoud vormt geen onderdeel van de scope.

3.3. Uitvoeringsstrategie

De Michiel de Ruijtertunnel is een belangrijke schakel in het wegennetwerk van Amsterdam. Dagelijks maken 25.000 voertuigen gebruik van deze tunnel. Het is bovendien de enige verbinding van Oost naar West Amsterdam in dit deel van de stad. De verbinding is des te meer cruciaal, omdat dat de nabij gelegen Piet Heintunnel per 1 mei 2019 tijdelijk gesloten is voor vrachtverkeer. Om de bereikbaarheid van dit gedeelte van Amsterdam voor het verkeer te kunnen garanderen lijkt uitvoering van de werkzaamheden voornamelijk in de nacht het meest waarschijnlijke scenario. Zo blijft de verkeershinder voor Amsterdam beperkt en wordt de bereikbaarheid gegarandeerd.

Gefaseerde uitvoering heeft tot gevolg dat het werkterrein op- en afgebouwd moet worden en dat gedurende de uitvoering de tunnel na werkzaamheden iedere dag aantoonbaar veilig opengesteld moet worden voor verkeer. Dit vergt een werkwijze die gericht is op een beheerste uitvoering met maximale aandacht voor een goede werkvoorbereiding, bouwlogistiek en doordachte beheersmaatregelen.

4. Contractvorm en aanbestedingsprocedure

4.1. Bouwteam

De gemeente heeft het voornemen ten behoeve van de ontwerpfase een bouwteam in te richten voor de hiervoor in paragraaf 3.2 geformuleerde scope van het project MRT. Na afronding van de bouwteamfase is beoogd dat met de aannemer van de bouwteamfase tot prijsovereenstemming wordt gekomen waarmee een realisatiecontract wordt overeengekomen onder de algemene administratieve voorwaarden 2012 (UAV 2012).

De keuze voor een bouwteam is ingegeven door de behoefte te komen tot een optimale samenwerking gezien de scope en uitvoeringsstrategie. Hiermee wordt een samenwerking beoogd waarin partijen gezamenlijk het ontwerptraject van definitief ontwerp tot uitvoeringsgereed ontwerp doorlopen om zo optimaal mogelijk gesteld te staan voor de periode van de daadwerkelijke werkuitleiding.

Hierbij hecht de gemeente groot belang aan:

- Het benutten van uitvoeringskennis om de uitwerking van het ontwerp, details en aanpassingen als gevolg van brandwerende bekleding rondom installaties robuust, realistisch en maakbaar te ontwerpen;
- Ontwerp en uitvoeringsexpertise vroegtijdig te betrekken bij ontwerpen en het grondig voorbereiden van de uitvoering, zodat een beheerste en realistische fasering wordt opgesteld;
- Mogelijkheid tot inbreng van expertise derden in het bouwteam
- Inbreng van de onderhoudsaannemer voor de exacte invulling van de scope van werkzaamheden inzake het raakvlak van werkzaamheden met de aannemer bouwteam en aannemer van het onderhoudscontract. Hierin is van belang dat een heldere set aan afspraken over taken en verantwoordelijkheden over de transitie naar het dagelijks onderhoud na openstelling van de tunnel in de ochtend (en vice versa bij sluiting) wordt vastgelegd.
- Een optimale afstemming en samenwerking in werkzaamheden met overige stakeholders waaronder de tunnelbeheerder en de verkeersleiding.
- Het bestendigen van de verantwoordelijkheids- en risicoverdeling voor partijen. In de bouwteamfase kunnen risicovrije pakketten worden gedefinieerd voor de uitvoering die een vaste prijs kennen. Delen van de scope waar dit niet mogelijk is en die niet risicovrij zijn, kunnen op regie worden uitgevoerd.
- De rol van de gemeente om als opdrachtgever van het werk nauw betrokken te blijven bij het uitvoeringsontwerp waarbij zij waar nodig voor afstemming kan zorgen met stakeholders zoals bijvoorbeeld de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied regio Amsterdam(ODNZKG).

4.2. Aanbestedingsprocedure: concurrentiegerichte dialoog

Gegeven de specifieke kenmerken van de opdracht – zoals de dicht stedelijke context, de uitvoeringsstrategie en de beoogde samenwerkingsvorm in een bouwteam - is de gemeente voornemens de concurrentiegerichte dialoog als aanbestedingsprocedure te hanteren. Hierbij worden vanuit de aanmeldingen drie gegadigden geselecteerd waarmee de dialoog- en inschrijvingsfase wordt doorlopen.

Als meer dan drie geschikte gegadigden zich voor deelname aan de dialoog aanmelden, vindt selectie plaats aan de hand van nadere selectiecriteria. Het te hanteren gunningscriterium is de beste prijs-kwaliteitverhouding.

4.3. Indicatieve planning

Onderstaande planning is indicatief en kan gedurende de aanbestedingsprocedure gewijzigd worden.

Marktinformatiebijeenkomst	
Aankondiging marktinformatiebijeenkomst	4 juli 2019
Uiterste datum aanmelding marktinformatiebijeenkomst	12 juli 2019
Marktinformatiebijeenkomst	18 juli 2019
Selectiefase	
Verzending aankondiging	26 augustus 2019
Indienen verzoeken tot deelneming	26 september 2019
Bekendmaking selectiebeslissing	9 oktober 2019
Dialogofase (3 gegadigden)	
Uitnodiging tot Deelname Dialoog en versturen Documenten	31 oktober 2019
Dialooggesprekken	November/december 2019
Inschrijvingsfase (3 gegadigden)	
Uitnodiging tot inschrijving	Eind december 2019
Uiterste datum indienen inschrijvingen	Begin februari 2019
Bouwteamfase	
Gunning	Begin maart 2020
Definitieve gunning/opdrachtverstrekking	Eind maart 2020
Bouwteamfase	Q2 en Q3 2020
Uitvoering en oplevering	Q4 2020 t/m eind Q2 2021

4.4. Tendervergoeding

De gemeente wil een passende tendervergoeding verstrekken aan alle gegadigden die een geldige inschrijving hebben gedaan.