



RWS INFORMATIE

AT/2019/11

Marktconsultatiedocument Vervanging viaduct Hoog Burel

ten behoeve van de aanbestedingen voor vervanging van viaduct Hoog Burel

Datum	5 juli 2019
Status	Definitief

Colofon

Uitgegeven door	Rijkswaterstaat Programma's Projecten en Onderhoud
Informatie	Vico de Bruijne
Telefoon	06 46 02 13 82
Uitgevoerd door	Vico de Bruijne / Gert Jan Wientjens
Datum	5 juli 2019
Status	definitief
Versienummer	1.0

Inhoud

1	Inleiding 6
1.1	Aanleiding 6
1.2	Doel van de marktconsultatie 6
1.3	Doelgroep van de marktconsultatie 6
1.4	Aanpak van de marktconsultatie op hoofdlijnen 6
2	Verloop van de marktconsultatie 7
2.1	Procedure 7
2.1.1	Planning 7
2.1.2	Inlichtingen voorafgaand 7
2.1.3	Bijeenkomst 7
2.1.4	Schriftelijke antwoorden 8
2.1.5	Afronding 8
2.2	Overige bepalingen 8
3	Projectinformatie 9
3.1	Beschrijving bestaand viaduct Hoog Burel 9
3.2	Scope vervanging viaduct Hoog Burel 9
3.3	Beschrijving nieuw viaduct Hoog Burel 9
3.4	Contractvorm en voorwaarden 10
3.5	Aanbestedingsprocedure 10
4	Inhoud en vragen marktconsultatie 11
4.1	Minimaliseren verkeershinder A1 11
4.2	Maximaliseren duurzaamheid 11
Bijlage A	Beschrijving eigenschappen sloop Hoog Burel 12
Bijlage B	Beschrijving uitvoeringsscenario's 15
Bijlage C	Projectdoelstellingen 16

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Deze marktconsultatie wordt door Rijkswaterstaat Programma's Projecten en Onderhoud (hierna genoemd RWS-PPO) uitgevoerd ter voorbereiding op de voorgenomen aanbestedingen van het vervangen van viaduct Hoog Burel.

De marktconsultatie heeft 2 thema's:

- Minimaliseren verkeershinder A1 en onderliggend wegennet (inhoud geven aan wensen regio)
- Maximaliseren duurzaamheid (inhoud geven aan speerpunt RWS)

RWS-PPO hecht grote waarde aan de mening en inbreng van marktpartijen en wil hen vroegtijdig en actief betrekken voordat de voorgenomen aanbestedingen van start gaan.

De aanbesteding voor het vervangen van viaduct Hoog Burel wordt uitgevoerd door RWS-PPO.

1.2 Doel van de marktconsultatie

Het doel van deze marktconsultatie is een informatie uitwisseling tussen belanghebbenden en de aanbestedende dienst over de voorgenomen aanbesteding van het vervangen van viaduct Hoog Burel. RWS-PPO wil marktpartijen bereiken, interesseren en stimuleren tot participatie.

RWS-PPO beoogt met deze marktconsultatie:

- a) de markt te informeren over de aankomende aanbesteding;
- b) de markt in een vroeg stadium te consulteren over de door de aanbesteder ingeschatte uitvoeringsmethode en effecten op verkeershinder;
- c) inbreng van marktpartijen te ontvangen over kansen met betrekking tot duurzaamheid.

1.3 Doelgroep van de marktconsultatie

Doelgroep van deze marktconsultatie zijn marktpartijen die ervaring hebben met onderhoudsbaggerwerken met behulp van sleephopperzuigers en die voornemens zijn in te schrijven op één van de aanbestedingsprocedures.

- (middel)grote GWW-aannemingsbedrijven
- Leveranciers tijdelijke constructies
- Sloopbedrijven

1.4 Aanpak van de marktconsultatie op hoofdlijnen

De marktconsultatie bestaat uit een plenaire bijeenkomst waarin een presentatie zal worden gegeven aan de marktpartijen die zich hebben aangemeld. Na een korte inlichtingenronde, worden geïnteresseerde marktpartijen gevraagd de in de consultatie opgenomen vragen uit hoofdstuk 4 te beantwoorden. Daarna worden marktpartijen uitgenodigd voor toelichtende gesprekken in themagerichte workshops.

Tot 5 dagen voor de bijeenkomst worden marktpartijen gevraagd, ook die niet aanwezig kunnen/willen zijn op de bijeenkomst, schriftelijk te reageren op de gestelde vragen.

Hoofdstuk 2 beschrijft de werkwijze en aanpak van de marktconsultatie in detail.

2 Verloop van de marktconsultatie

2.1 Procedure

2.1.1 Planning

RWS-PPO hanteert de volgende planning voor deze marktconsultatie:

Activiteit	Datum
Publiceren Marktconsultatiedocument TenderNed	1 juli 2019
Uiterste datum tot het stellen van vragen over het Marktconsultatiedocument	26 augustus 2019 vóór 17.00 uur
Uiterste datum aanmelding (TenderNed)	5 september 2019 vóór 17.00 uur
Uiterste datum voor het indienen schriftelijke antwoorden (email)	5 september 2019 vóór 17.00 uur
Bijeenkomst marktconsultatie	10 september 2019 van 13.00 – 16.00 uur
Publiceren Verslag Marktconsultatie	17 september 2019

Tabel 1: planning marktconsultatie

Belangstellenden kunnen aan bovenstaande planning geen rechten ontleen.

RWS-PPO 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.

2.1.2 Inlichtingen voorafgaand

Marktpartijen hebben de gelegenheid vragen te stellen over formuleringen in het marktconsultatiedocument met als doel transparante en eenduidige communicatie. Als partijen vragen hebben over het marktconsultatiedocument, kunnen deze door middel van de Vraag en Antwoord-tool in TenderNed worden ingediend tot de in paragraaf 2.1.1 genoemde "Uiterste datum tot het stellen van vragen over het marktconsultatiedocument". De (geanonimiseerde) vragen van marktpartijen beantwoordt RWS-PPO in de vragenmodule op TenderNed.

2.1.3 Bijeenkomst

RWS verzorgt een bijeenkomst waarin met marktpartijen informatie zal worden gedeeld. In een plenaire sessie zal uitleg worden gegeven over het project, de door de aanbesteder ingeschatte uitvoeringsmethode, verwachte verkeershinder en duurzaamheidsvragen.

De bijeenkomst zal worden gehouden op **10 september 2019** van **13.00 – 16.00 uur** in het Van der Valk Hotel – De Cantharel, Van Golsteinlaan 20, 7339 GT Ugchelen.

Aanmelden voor de bijeenkomst kan door plaatsvinden via de Berichten-module van TenderNed vóór de in paragraaf 2.1.1 genoemde 'Uiterste datum aanmelding'.

2.1.4 *Schriftelijke antwoorden*

Iedere geïnteresseerde marktpartij die voldoet aan hetgeen in paragraaf 1.3 is beschreven en die van mening is dat zij een bijdrage kan leveren aan de marktconsultatie, wordt verzocht om de antwoorden op de vragen uit hoofdstuk 4 in te dienen door middel van de Vraag en Antwoord-tool in TenderNed vóór de in paragraaf 2.1.1 genoemde 'Uiterste datum voor het indienen schriftelijke antwoorden'.

2.1.5 *Afronding*

Het projectteam zal de marktconsultatie afronden door een verslag hiervan te delen met de deelnemende partijen. In het verslag zullen de naar het oordeel van het projectteam, belangrijkste conclusies van de marktconsultatie opgenomen worden. In verband met dit verslag wijst het projectteam marktpartijen uitdrukkelijk op het volgende:

- Bovengenoemd verslag wordt openbaar gepubliceerd. Marktpartijen verlenen toestemming aan het projectteam om hun beantwoording en andere door hen verstrekte informatie en/of gegevens te gebruiken in dit verslag;
- De beantwoording en andere informatie en/of gegevens zal/zullen geanonimiseerd in het verslag worden opgenomen;
- Het verslag bevat de conclusies zoals deze door het projectteam zijn verwoord. In het verslag zal wel gemeld worden dat het verslag de weergave van het projectteam behelst en dat dit niet noodzakelijkerwijs gedeeld is door de deelnemende marktpartijen;
- Er worden geen specifieke verwijzingen naar deelnemers of commercieel gevoelige informatie opgenomen in het verslag of in de aanbestedingsstukken.

2.2 **Overige bepalingen**

De marktconsultatie maakt geen onderdeel uit van de aanbesteding. Om deelnemers aan de marktconsultatie niet in een bevoordeelde positie te brengen maakt RWS-PPO de uitkomsten van de marktconsultatie openbaar.

Daarnaast zal alle informatie die RWS-PPO tijdens de marktconsultatie deelt, onderdeel uitmaken van de aanbestedingsstukken.

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

Informatie in deze marktconsultatie 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 marktconsultatie wordt verstrekt kunnen geen rechten worden ontleend. De informatie is indicatief en louter bedoeld om de kwaliteit van de marktconsultatie te verhogen. Indien deze informatie strijdig is met de informatie, die later (in het kader van een aanbesteding of ander verwervingstraject) wordt verstrekt, is de laatstgenoemde leidend.

RWS-PPO kent geen vergoeding toe aan deelnemers van de marktconsultatie.

3 Projectinformatie

3.1 Beschrijving bestaand viaduct Hoog Burel

Het bestaande viaduct Hoog Burel is constructief opgebouwd uit een betonnen dek, drie betonnen tussensteunpunten en twee betonnen landhoofden:

- Het dek is een over de steunpunten doorgaande statisch onbepaalde plaat, bestaande uit gewapend beton en van ongelijke dikte. De toestand van het dek is slecht, dit uit zich in een aslast beperking.
- De tussensteunpunten bestaan elk uit vier ronde kolommen die volgens het pendelstaaf principe ontworpen zijn. Deze pendelstaven kunnen alleen een drukkracht overbrengen, er is geen inklemmingscapaciteit om buigende momenten te kunnen overbrengen. De kolommen zijn aan de bovenzijde voorzien van rubber oplegblokken waar direct het betondek op ligt. Aan de onderzijde zijn de kolommen via een betonscharnier opgelegd op een forse fundatiesloof (ca. 16 x 3,6 x 1,2 m per sloof). Een deel van de funderingssloof van de middenpijler bevindt zich onder de linkerrijsstrook van de A1.
- De landhoofden bestaan uit een nu minder gangbaar concept. Het dek is via rubber oplegblokken opgelegd op een funderingsbalk. Deze balk wordt ondersteund door wandjes van beperkte dikte, die weer zijn geplaatst op een 700mm dikke fundatiepoer. Dit geeft het landhoofd een aanzienlijke omvang. Het landhoofd is vermoedelijk zo vormgegeven om het fundatievlak dieper onder het maaiveldniveau te krijgen om de stabiliteit van het landhoofd te kunnen waarborgen.

Belangrijke omgevingsrandvoorwaarden:

- o Het viaduct ligt in Natura 2000 gebied, de opdrachtnemer dient rekening te houden met een vergunningentrajact.
- o Het viaduct dient te worden uitgelegd op een toekomstige extra rijstrook per rijrichting op A1, met verkanting 2,5%.
- o De route is in de zomer maanden erg druk i.v.m. een aantal evenementen waarbij touringcars worden ingezet. Tevens maakt het viaduct onderdeel uit van een populaire fietsroute en wielerronde.
- o De Hoog-Buurloseweg dient te allen tijde functioneel gehandhaafd te blijven, tijdens realisatie voor ten minste fietsers, personenauto's, touringcars en voertuigen hulpdiensten (maatgevend voertuig heeft belasting 11,5 ton per as en breedte 3,5 m). Voor voertuigen is een wisselde één-richtingsituatie (bijv. met VRI) toereikend. Fietsers gescheiden van snelverkeer.
- o De omleidingsroutes zijn lang omdat de eerst volgende mogelijkheid de A1 over te steken op ruim 5 kilometer afstand ligt. Deze omleidingsroutes dienen ontlast te zijn van extra (bouw)verkeer.

3.2 Scope vervanging viaduct Hoog Burel

De werkzaamheden betreffen onder andere:

- Verkeersmaatregelen
- Sloop bestaande constructie
- Bouw nieuw viaduct

3.3 Beschrijving nieuw viaduct Hoog Burel

Het viaduct dient te zorgen dat een verbinding beschikbaar is die :

- geschikt is voor alle verkeersklassen;
- voldoet aan de reeds opgehaalde klanteisen;

- voor een periode van 100 jaar betrouwbaar, beschikbaar, onderhoudbaar en veilig is.

Het voorkeursalternatief betreft de vervanging van het gehele viaduct, geheel vervangen door prefab liggerbrug: landhoofden, pijlers en (compleet) dek, inclusief leuning. Tevens dienen de nodige maatregelen getroffen te worden om het viaduct in te passen in het systeem A1, rekening houdend met esthetische eisen (slanke betonconstructie met geometrie bestaande uit 2 hooggelegen landhoofden en 3 tussensteunpunten) en vigerende wet- en regelgeving wegontwerp.

Alle constructies dienen te voldoen conform principe "proven technology" zoals voor Rijkswaterstaat gebruikelijk. Gezien het belang van de corridor A1 zijn in principe geen innovatieve technologieën toegestaan.

Randvoorwaarde is dat het nieuwe viaduct volledig nieuw moet zijn (dus geen hergebruik van onderdelen) en voldoet aan de geldende normen en richtlijnen. Dit impliceert dat alle huidige constructieonderdelen gesloopt/verwijderd dienen te worden.

3.4 Contractvorm en voorwaarden

RWS-PPO gaat uit van een D&C-contract volgens de UAV-GC 2005.

3.5 Aanbestedingsprocedure

RWS-PPO gaat uit van een Niet-openbare Nationale aanbestedingsprocedure volgens het ARW2016.

Als gunningscriterium zal de beste prijs-kwaliteitverhouding (BPKV) op basis van de economisch meest voordelige inschrijving (EMVI) worden aangehouden.

De EMVI-criteria voor het kwaliteitsdeel zullen (oa) betrekking op:

- Verkeershinder
- Duurzaamheid

3.6 Meegeleverde documenten

Bij dit marktconsultatiedocument zijn de volgende bijlagen meegezonden:

- Originele tekeningen Hoog Burel
- Schetsen huidige situatie Hoog Burel

4 Inhoud en vragen marktconsultatie

De marktconsultatie heeft 2 thema's:

- Minimaliseren verkeershinder (inhoud geven aan wensen regio)
- Optimaliseren duurzaamheid (inhoud geven aan speerpunt RWS)

Tijdens de bijeenkomst worden de thema's en vragen toegelicht en worden in separate (gelijktijdige) workshops besproken.

4.1 Minimaliseren verkeershinder

Het betreft het de volgende vragen:

- 1) Is het mogelijk de (sloop)werkzaamheden uit te voeren waarbij we te allen tijde 1 rijbaan op de A1 open houden?
- 2) Is het mogelijk de (sloop)werkzaamheden uit te voeren waarbij we te allen tijde minimaal 2 rijstroken op de A1 beschikbaar houden?
- 3) Welk van de geschetste scenario's heeft uw voorkeur en waarom?
- 4) Ziet u mogelijkheden tot een ander scenario dan geschetst in Bijlage B?
- 5) De aanbesteder schat in voor sloop: 60 uur (lang weekend) afsluiting A1 voor dek, 40 uur (bvk weekend) per funderingssloof met verschoven systeem op A1 (50 km/u), 40 uur per landhoofd. Acht u dit haalbaar? Welke risico's ziet u?
- 6) De aanbesteder schat in voor tijdelijke voorziening: afsluiting A1 voor aanbrengen en verwijderen tijdelijke voorziening. Hoe lang duurt dit? Kan dit zonder middensteunpunt?
- 7) Welke (omvang van) prikkels zou u ingebouwd willen zien
 - a. In de aanbestedingsprocedure;
 - b. In de contractuitvoering?
- 8) Is het mogelijk om de sloopwerkzaamheden en het aanbrengen van de tijdelijke voorziening gelijktijdig uit te voeren?
- 9) Zo ja, wat is de maximale hinder voor de weggebruiker?
- 10) Hoe groot is beperking in verkeershinder bij toepassing van scenario 2?

4.2 Optimale duurzaamheid

Het betreft het de volgende vragen:

- 1) Welke mogelijkheden ziet u voor hergebruik vrijkomende materialen?
- 2) Welke mogelijkheden ziet u voor toekomstgericht circulair bouwen?
- 3) Welke (omvang van) prikkels zou u ingebouwd willen zien
 - a. In de aanbestedingsprocedure;
 - b. In de contractuitvoering?
- 4) Kan het viaduct zonder middenpijler worden uitgevoerd?
- 5) Hoe groot is de duurzaamheidswinst bij toepassing van scenario 2?

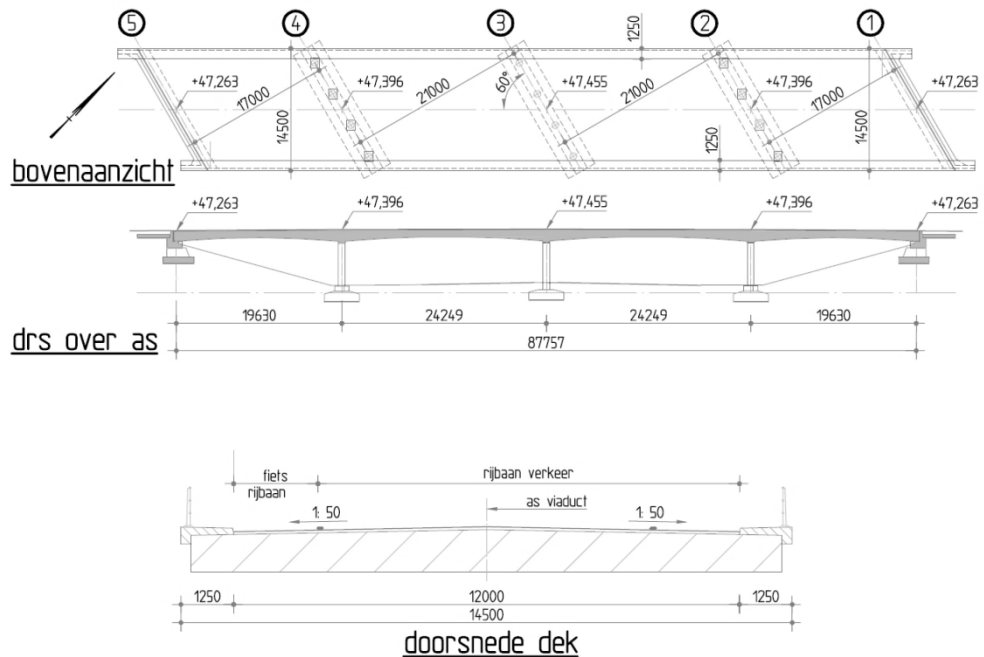
4.3 Overige aspecten/randvoorwaarden

Het betreft het de volgende vragen:

- 1) Ziet u vanuit constructieve veiligheid en verkeersveiligheid bepaalde oplossingsmogelijkheden als onmogelijk?
- 2) Wat wordt door u als een redelijke voorbereidings- en uitvoeringsperiode (totale contract doorlooptijd) geacht?

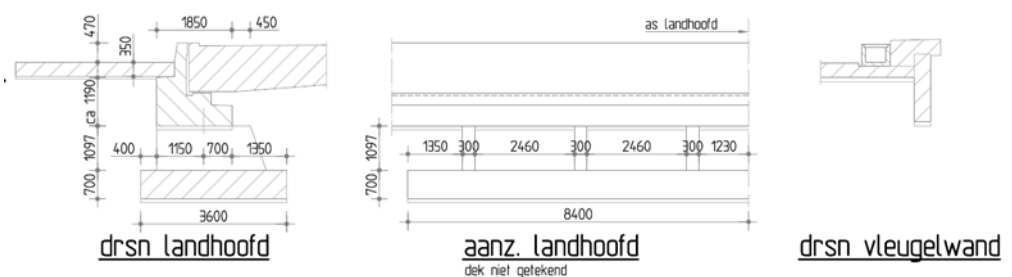
Bijlage A Beschrijving eigenschappen sloop Hoog Burel

Viaduct Hoog Burel is een typisch jaren 60 viaduct over de A1. Het viaduct bestaat uit een viertal overspanningen en is symmetrisch om het midden steunpunt

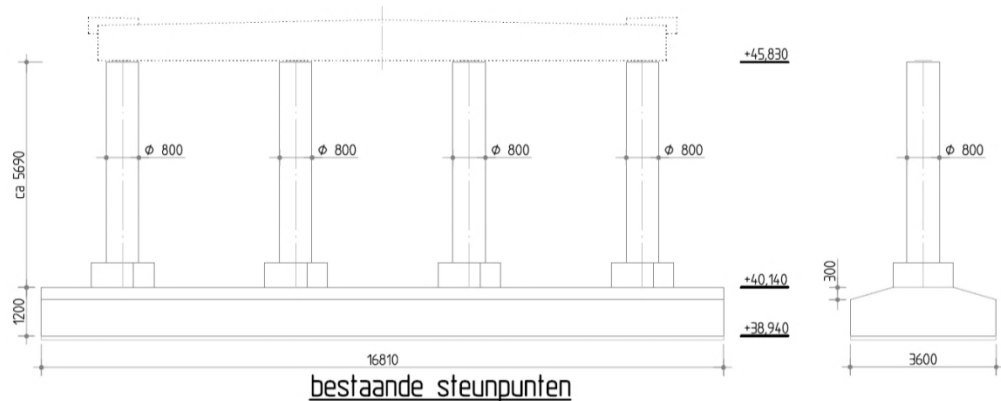


Het dek is een over de steunpunten doorgaande statisch onbepaalde plaat. Het dek is ter plaatse van de steunpunten aanzienlijk dikker dan in het veld. Het dek bestaat uit gewapend beton.

De landhoofden bestaan uit een nu minder gangbaar concept. Het dek is via rubber oplegblokken opgelegd op een funderingsbalk. Deze bank wordt weer ondersteund door wanden met een dikte van slechts 300mm. Deze wandjes zijn weer geplaatst op een 700mm dikke fundatiepoer. Het landhoofd is vermoedelijk zo vormgegeven om het fundatievlak dieper onder het maaiveld niveau te krijgen waardoor de glijcirkel van het talud beperkt is en de stabiliteit van het landhoofd is verzekerd.



De 3 tussensteunpunten bestaan elk uit vier ronde kolommen die volgens het pendelstaaf principe ontworpen zijn.



Deze pendelstaven kunnen alleen een drukkracht overbrengen. Er is geen inklemmingscapaciteit om buigende momenten te kunnen overbrengen. De kolommen zijn aan de bovenzijde voorzien van rubber oplegblokken waar direct het betondek op ligt. Aan de onderzijde zijn de kolommen via een betonscharnier opgelegd op een fundatiesloof.

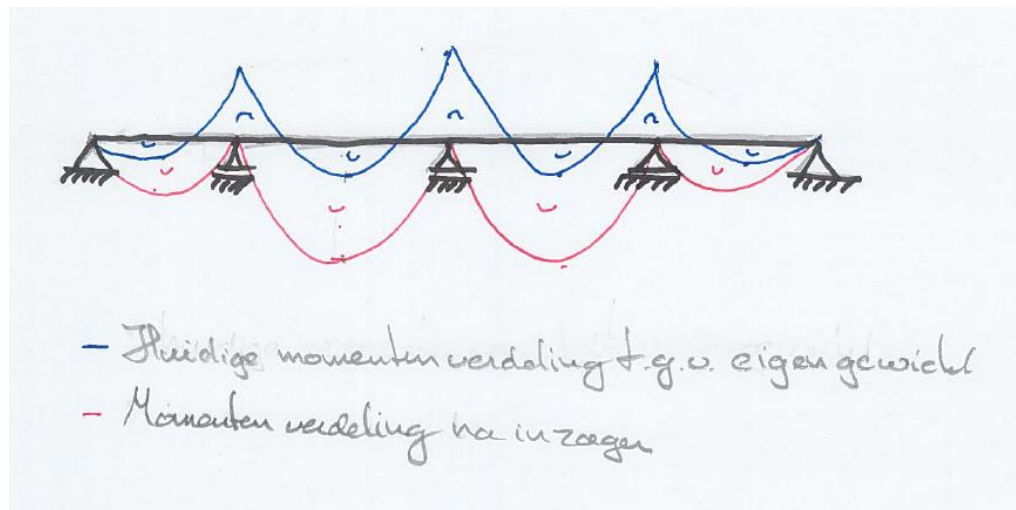
De toestand van het dek is slecht, dit uit zich in een aslast beperking.

Bouwwijze bij aanleg

Het is zinvol om te weten hoe het dek in eerste instantie gebouwd is. Het dek is waarschijnlijk in één doorgaande betonstort gemaakt. De kist is op een tijdelijke ondersteuningsconstructie gebouwd. Nadat het dek verhard is, is de bekisting en de tijdelijke ondersteuning verwijderd. Belangrijk is dus dat het gehele brugdek tijdens de bouw over de hele lengte ondersteund is geweest. Er zijn geen afzonderlijke bouwfasen geweest waarin delen van het dek ongesteund zijn geweest.

Slopen dek:

Het lijkt voor de hand liggend het dek boven de steunpunten in dwarsrichting in te zagen zodat per veld het dek verwijderd kan worden. Dit is in combinatie met verkeer op of onder het viaduct echter niet toegestaan omdat dan de inklemmingsmomentcapaciteit van het dek boven de steunpunten verdwijnt. In blauw de momentenverdeling van het dek zoals nu aanwezig, de rode lijn geeft de momentenverdeling na inzagen van het dek boven de steunpunten. De velden van het dek moeten dan de sterkte en stabiliteit verzorgen, maar deze zijn hier nooit op gedimensioneerd. Gevolg zal zijn dat de dekken (in het midden) zullen bezwijken.



Aangezien de steunpunten pendelstaven zijn, zullen deze bij het bezwijken van het dek ook instabiel worden. Er zal dan sprake zijn van progressief bezwijken. Tweede punt is dat door de pendelstaven de velden theoretisch niet stabiel zijn. Door een onbedoelde horizontale last kan de stabiliteit van een ingezaagd dekdeel in gevaar komen. Laatste reden om niet in dwarsrichting in te zagen is dat de huidige constructie slecht is. Er mag niet van uitgegaan worden dat herverdelingscapaciteit van het beton aanwezig is.

Conclusie is dat het dek, gezien de slechte constructieve toestand niet per veld gesloopt mag worden, maar gelijktijdig over alle velden dient te worden verwijderd. Hier zijn verschillende methoden voor te bedenken. Als belangrijke randvoorwaarde geldt dat de constructieve veiligheid in combinatie met verkeer nooit lager mag zijn dan de huidige situatie.

De sloven van de tussensteunpunten zijn relatief groot. Dit komt deels omdat het een fundering op staal betreft. Omdat de sloven niet eenvoudig aangepast kunnen worden aan de nieuwe tussensteunpunten (geen pendelstaaf principe meer) dienen ook de sloven van de middensteunpunten verwijderd en vernieuwd te worden. Door de grote breedte van de sloven is relatief veel werkruimte rond de (midden) pijlers noodzakelijk.

De huidige landhoofden hebben een bijzondere vorm. De toestand van de (bovenzijde) van de landhoofden is slecht, er zijn duidelijk beton reparatieplekken te zien. De levensduur van betonreparatie is gewoonlijk beperkt waardoor het deels handhaven/hergebruiken van de landhoofden niet haalbaar is. De landhoofden dienen uitgegraven te worden en dienen te worden gesloopt.

Bijlage B Beschrijving uitvoeringsscenario's

Scenario 1: realisatie nieuwe viaduct op huidige locatie met tijdelijke voorziening als wegverbinding over A1

Hierbij wordt naast het bestaande viaduct een tijdelijk viaduct aangelegd. Na sloop bestaande viaduct wordt op die locatie een nieuw aangelegd danwel het tijdelijke viaduct naar de definitieve locatie verplaatst.

Voordelen:

- Efficiënte sloop huidig viaduct
- Efficiënte bouw nieuwe viaduct
- Betrouwbare tijdelijke verbinding voor verkeer Hoog-Buurloseweg

Nadeel:

- Kosten tijdelijk viaduct
- Impact aanbrengen tijdelijk steunpunt middenberm voor verkeer A1
- Kap bomen Natura2000 nodig

Scenario 2: realisatie nieuwe viaduct op huidige locatie zonder tijdelijke voorziening als wegverbinding over A1

Hierbij wordt het bestaande viaduct gebruikt voor afwikkeling van wegverkeer over de Hoog Buurloseweg tijdens realisatie

Voordelen:

- Geen tijdelijk viaduct: duurzamere en goedkopere uitvoering
- Beperkte tot geen kap bomen Natura2000

Nadelen:

- Minder efficiënte sloop huidig viaduct
- Minder efficiënte bouw nieuwe viaduct
- Constructieve maatregelen nodig om bestaande viaduct te kunnen gebruiken
- Korte afstanden tussen verkeer bovenlangs en werkzaamheden (veiligheid)

Scenario 3: nieuw viaduct op andere locatie

Hierbij wordt het nieuwe viaduct gerealiseerd op een nieuwe locatie over de A1 en kan als deze gereed is het verkeer er over worden geleid. Hierna kan sloop van het huidige viaduct plaats vinden.

Voordelen:

- Geen tijdelijk viaduct: duurzamere en goedkopere uitvoering
- Efficiënte sloop huidig viaduct
- Efficiënte bouw nieuwe viaduct

Nadelen:

- Kap bomen Natura2000 nodig
- Planprocedures Natura2000 gebied;

Bijlage C Projectdoelstellingen

Visie en doelstellingen

Rijkswaterstaat schakelt een opdrachtnemer in om de volgende gewenste output te realiseren: een kwalitatief hoogwaardige vervanging van het bestaande viaduct Hoog Burel met openstelling uiterlijk NTB.

Daarnaast zijn de volgende projectdoelstellingen geformuleerd:

1. Het minimaliseren van de hinder op de A1, op het onderliggende wegennet en in de omgeving, tijdens de werkzaamheden.
2. Optimale duurzaamheid binnen de kaders van de RWS-brede doelstellingen, zijnde 1) Klimaat en energie, 2) Circulaire economie en 3) Vitaal natuurlijk kapitaal).
3. Optimale inpassing van het werk in de omgeving, rekening houdend met de beoogde ruimtelijke kwaliteit en vormgeving van het nieuwe viaduct (*geen onderdeel van de marktconsultatie*)
4. Efficiënte informatie voorziening, gericht op het verkrijgen, verwerken, opleveren en overdragen van actuele, betrouwbare en complete areaalinformatie (*geen onderdeel van de marktconsultatie*)

Het projectteam van Rijkswaterstaat wenst een opdrachtnemer die, binnen de grenzen van het contract, “best for project” handelt en maximaal bijdraagt aan de door opdrachtgever geformuleerde doelstellingen.

Visie en achtergrond

In Koers 2020 beschrijft Rijkswaterstaat de missie van de organisatie en de meerwaarde die zij wil leveren aan de samenleving. In de Koers bevestigt het management dat Rijkswaterstaat zich blijft ontwikkelen in de rol als publieksgericht netwerkmanager, toonaangevend projectmanager, deskundige partner en slagvaardig crisismanager. Bij het creëren van meerwaarde die we leveren aan de samenleving zoeken we nóg meer de verbinding met onze klanten en samenwerkingspartners.

Wat betekent dit voor de doelstellingen van dit project?

Projectdoelstelling 1

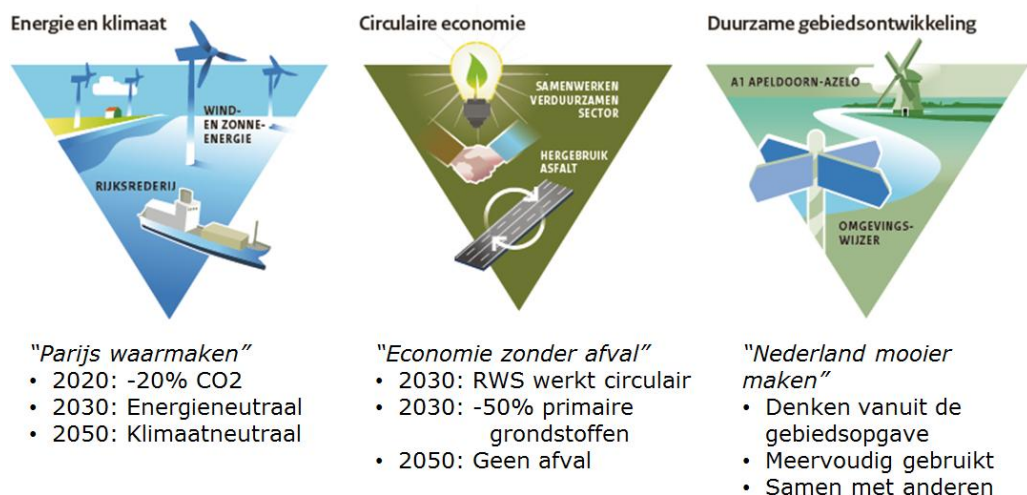
Voor doelstelling 1, Minimalisering van de hinder, betekent het invulling geven aan publieksgericht netwerkmanagement dat Rijkswaterstaat zich bij het uitvoeren van projecten bewust is van de meerwaarde maar ook van de effecten van haar activiteiten. Project Vervanging viaduct Hoog Burel dient daarom op een zodanige manier te worden uitgevoerd dat de negatieve effecten voor de weggebruikers zoveel mogelijk worden beperkt. Verder betekent het dat niet alleen wordt gezorgd voor de beperking van hinder door het treffen van fysieke maatregelen maar ook door tijdige en betrouwbare communicatie

Projectdoelstelling 2

Rijkswaterstaat werkt aan een veilig, leefbaar en bereikbaar Nederland in een wereld die ook voor de komende generaties gezond, schoon, leefbaar, bereikbaar en veilig is. Samen met anderen werkt Rijkswaterstaat aan de verduurzaming van het

mobiliteits- en watersysteem. Duurzame leefomgeving is de basisvoorwaarde voor al ons werk. Rijkswaterstaat geeft in zijn eigen bedrijfsvoering het goede voorbeeld als werkgever, opdrachtgever en inkoper. Duurzaamheid gaat wat Rijkswaterstaat betreft om verantwoordelijkheid nemen: voor ons landschap, ons energieverbruik, ons water. Alleen door bewust om te gaan met onze leefomgeving kunnen we onze welvaart en leefbaarheid ook in de toekomst in stand houden. Als uitvoeringsorganisatie van het ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft Rijkswaterstaat deze verantwoordelijkheid. Want op het gebied van duurzaamheid kunnen wij samen met onze partners het verschil maken (Koers 2020). Komende jaren richt Rijkswaterstaat zich op drie speerpunten (figuur 1):

- Rijkswaterstaat levert een maximale bijdrage aan de klimaatdoelen. In 2030 functioneren Rijkswaterstaat en de netwerken die we beheren energieneutraal.
- Rijkswaterstaat maakt de eigen bedrijfsvoering duurzaam door circulair in te kopen en de netwerken duurzaam te ontwerpen. Verder zorgen we dat het materiaal van ons areaal onderdeel is van de duurzame kringloop. Hierbij wordt getracht zoveel mogelijk (op een duurzame wijze) gebruik te maken van hernieuwbare beschikbare grondstoffen, die geen gezondheids- en milieurisico's opleveren en die niet leiden tot het creëren van niet herbruikbare afvalstoffen.
- Rijkswaterstaat kijkt verder dan alleen het beheer en ontwikkelen van de eigen netwerken. We beheren en ontwikkelen de netwerken vanuit de gebiedsopgaven: meervoudig en samen met anderen.



Figuur 1: Speerpunten duurzaamheid

Voor de aanpak van duurzaamheid in GWW projecten volgt Rijkswaterstaat de aanpak en instrumenten zoals opgenomen in de Green Deal Duurzaam GWW 2.0. Via deze Green Deal hebben de ondertekenaars afgesproken om langdurig samen te werken aan meer duurzaamheid in de GWW-projecten en mede daardoor de klimaatdoelstellingen van Nederland te behalen, onder andere door verantwoord om te gaan met grondstoffen en materialen en een goede afweging te maken tussen kosten en opbrengsten.

Projectdoelstelling 3 (geen onderdeel van de marktconsultatie)

In de gesprekken tijdens de contractvoorbereiding heeft de gemeente Apeldoorn uitgesproken met de beeldkwaliteit van het nieuwe viaduct aan te willen sluiten bij het Esthetisch Programma van Eisen van het vrijwel aangrenzende A1-traject Apeldoorn-Azelo. Hieruit blijkt dat grote waarde wordt gehecht aan een hoge kwaliteit van de ruimtelijke kwaliteit en vormgeving bij de uitvoering van het project. Het is aan de opdrachtnemer om de ambitie t.a.v. ruimtelijke kwaliteit en vormgeving waar te maken en de zorgen weg te nemen.

Projectdoelstelling 4 (geen onderdeel van de marktconsultatie)

Binnen Rijkswaterstaat is veel aandacht voor verbetering van het proces van verwerking en overdracht van areaalgegevens. Door dit onderwerp als projectdoelstelling mee nemen, streven wij naar een pro-actieve houding in een efficiënte informatie voorziening door Opdrachtnemer.