



Nieuwegein City

Vraagspecificatie deel 0 – Algemeen

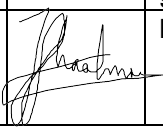
Opdrachtgever: Provincie Utrecht

Datum: 1 december 2020

Versie: 1.0

Status: definitief

Kenmerk: BH1423-RHD-RS-ZZ-RP-R-035-VS0

Opgesteld:	Paraaf:	Gecontro- leerd:	Paraaf:	Goed- gekeurd:	Paraaf:
GJM		JS		HT	

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave.....	2
1 Inleiding.....	3
1.1 Leeswijzer	3
1.2 Contractstructuur.....	3
1.3 Contractfilosofie	3
1.3.1 Algemeen	3
1.3.2 Ter kennis, ter Acceptatie of ter toetsing	4
1.3.3 Invulling contractfilosofie	4
2 Scope Omschrijving	5
2.1 Beschrijving project	5
2.1.1 Het Utrechtse Tramsysteem	5
2.1.2 Project Nieuwegein City	6
Projectdoelstelling Nieuwegein City.....	7
2.2 Contextdiagram	7
2.3 De gewenste situatie	9
3 Raakvlakken	9
3.1 Interne raakvlakken	9
3.2 Externe raakvlakken.....	9
4 Stakeholders	10

1 Inleiding

1.1 Leeswijzer

De Vraagspecificatie maakt onderdeel uit van het contract. De Vraagspecificatie is het onderdeel van het contract waarin de huidige situatie, de gewenste situatie en de door de Opdrachtnemer uit te voeren Werkzaamheden worden beschreven. In deze Vraagspecificatie deel 0 wordt de werkwijze toegelicht. De uitwerking staat in de aanvullende delen (deel 1 en 2).

1.2 Contractstructuur

De volgende contractdocumenten vormen de basis van de Overeenkomst:

1. Basisovereenkomst, met inbegrip van nota's van inlichtingen
2. Vraagspecificatie (deel 0, 1 en 2)
3. Annexen en bijlagen

In de Basisovereenkomst artikel 3 staat een overzicht van alle contractdocumenten.

De Vraagspecificatie bestaat uit drie delen met elk een ander doel:

Vraagspecificatie deel 0 Algemeen:

Dit document beschrijft de opzet van de vraagspecificatie, de scope van het Werk en de contract beheersingsfilosofie. Dit document beschrijft op hoofdlijnen wat de opdrachtgever met dit project wil bereiken en hoe hij wil samenwerken met de opdrachtnemer. Deze hoofdlijnen dienen als achtergrondinformatie voor iedereen die bij het project betrokken is en zorgt ervoor dat iedereen hetzelfde 'globale beeld' van het project heeft. Deze hoofdlijnen worden in deel 1 en deel 2 verder uitgewerkt.

Vraagspecificatie deel 1 Producteisen:

Dit document beschrijft aan welke eisen de onderdelen van het systeem moeten voldoen.

Vraagspecificatie deel 2 Proceseisen:

Dit document beschrijft de eisen die worden gesteld aan diverse processen.

Annexen en Bijlagen:

De Annexen bevatten op detailniveau per aspect een nadere uitwerking van de Vraagspecificatie, de Bijlagen bevatten de verstrekte informatie ten behoeve van het Werk.

Met betrekking tot de hiërarchie van de Vraagspecificatie gaat Vraagspecificatie deel 1 Producteisen boven Vraagspecificatie deel 2 Proceseisen en Vraagspecificatie deel 2 Proceseisen gaat weer boven Vraagspecificatie deel 0 Algemeen.

1.3 Contractfilosofie

1.3.1 Algemeen

Gegeven het feit dat de Opdrachtnemer kwaliteitsmanagement toepast, kan en wenst de Opdrachtgever zo veel mogelijk op afstand te blijven. De Opdrachtgever heeft echter een eigen verantwoordelijkheid bij de realisatie van het Werk. De Opdrachtgever richt zich daarom op de beoordeling van het functioneren van het kwaliteitsmanagementsysteem van de Opdrachtnemer. Dat moet in beginsel het vertrouwen geven dat het Werk en de Werkzaamheden aan de gestelde eisen zullen gaan voldoen. Om dit vertrouwen te onderbouwen, toetst de Opdrachtgever. De toetsen worden op basis van het risicoregister ingepland en richten zich op de werking van het

kwaliteitsmanagementsysteem en de betrouwbaarheid van de registraties van de Opdrachtnemer. Om tot dit oordeel te komen maakt de Opdrachtgever gebruik van een mix van systeem-, proces- en producttoetsen. Deze werkwijze noemt de Opdrachtgever: Systeemgerichte Contract Beheersing (SCB).

1.3.2 *Ter kennis, ter Acceptatie of ter toetsing*

Zowel kwaliteitsmanagement op basis van de ISO-9001 als de UAV-GC 2005 brengen met zich mee dat de plannen van de Opdrachtnemer actueel worden gehouden en worden nageleefd.

In de Vraagspecificatie Deel 2 Proceseisen wordt verlangd dat de Opdrachtnemer Documenten ter kennis brengt van de Opdrachtgever. Hiermee wordt aangesloten bij artikel 3 lid 1 sub (f) Basisovereenkomst, waarin is geregeld dat Documenten die aan de Opdrachtgever ter kennis worden gebracht, onderdeel worden van de Overeenkomst. In Vraagspecificatie Deel 2 Proceseisen wordt geen onderscheid gemaakt in “ter kennis”, “ter Acceptatie” of “ter toetsing”. Dit onderscheid wordt wel geregeld in Annex III Acceptatieplan of Annex IV Toetsingplan Ontwerpwerkzaamheden. Uit die Annexen blijkt in welke mate de Opdrachtgever betrokken wil zijn in de verdere afhandeling van de Documenten die de Opdrachtnemer op moet stellen.

1.3.3 *Invulling contractfilosofie*

De Opdrachtgever heeft een eisenspecificatie opgesteld met als uitgangspunt waar mogelijk oplossingsvrij functioneel te specificeren. Omdat het project onderdeel is van een bestaand systeem, worden vanuit beheeroverwegingen specifieke oplossingen voorgeschreven middels technische specificaties. Naast de eisenspecificatie is een referentieontwerp voor Nieuwegein City (NGC) opgesteld. In de eisenspecificatie wordt hiernaar verwezen. Het resultaat is een Engineering & Construct (E&C) contract waarin de ontwerpvrijheidsgraden beperkt zijn.

2 Scope Omschrijving

2.1 Beschrijving project

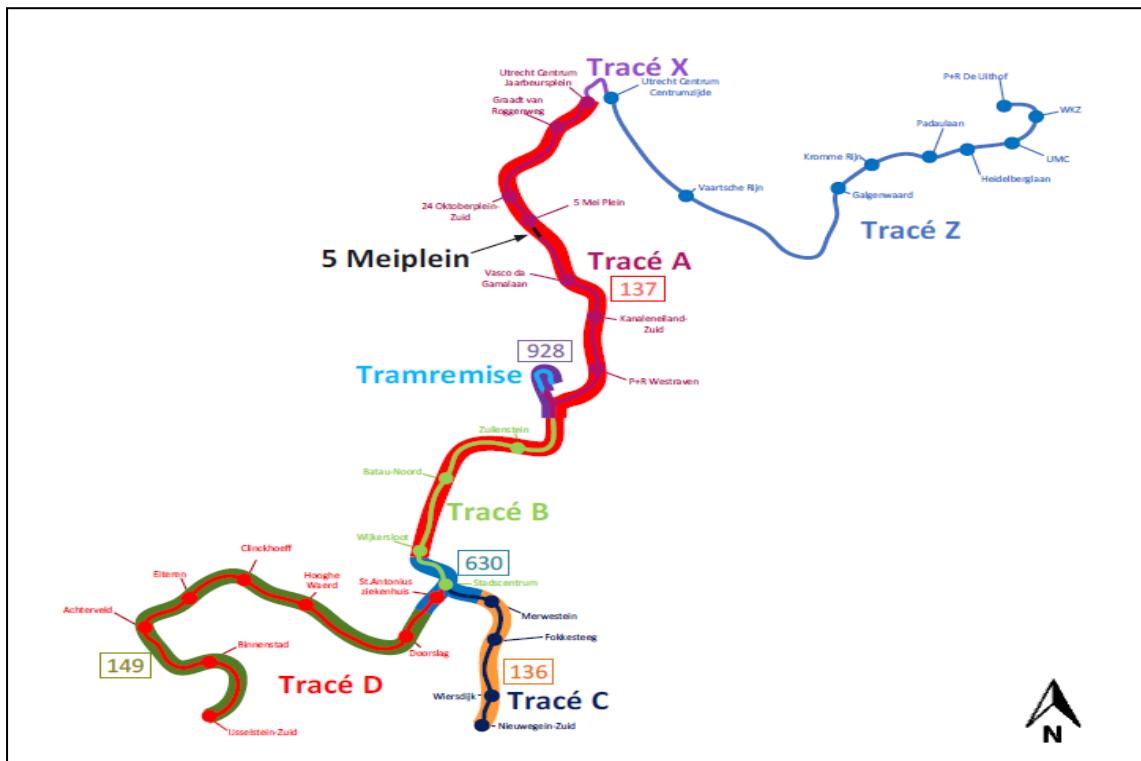
In dit hoofdstuk wordt een beschrijving gegeven van het project Nieuwegein City aan de hand van het Utrechtse tramsysteem, de projectdoelstelling, de benodigde werkzaamheden en projectbelangen.

2.1.1 Het Utrechtse Tramsysteem

De provincie Utrecht is eigenaar en beheerder van het tramsysteem in en rondom Utrecht. Dit tramsysteem bestaat sinds de jaren 80 uit één tramlijn, de Sneltram Utrecht, Nieuwegein IJsselstein (SUNIJ-lijn). In 2019 is dit systeem uitgebreid met een nieuwe tramlijn, de Uithoflijn, die Utrecht centrum met de Uithof verbindt. Deze twee tramlijnen worden in 2020 aan elkaar gekoppeld waarmee één doorgaande tramlijn ontstaat.

In de zomer van 2020 hebben er grootschalige (vervangings)werkzaamheden plaatsgevonden aan de SUNIJ-lijn.

De SUNIJ-lijn bestaat uit de tracés A, B, C en D zoals opgenomen in onderstaande afbeelding. De in 2019 in gebruik genomen Uithoflijn is weergegeven als tracé Z. Tracé X koppelt de SUNIJ-lijn en Uithoflijn aan elkaar. Tracé X is samen met de Uithoflijn gerealiseerd om de aan- en afvoer van trams tussen de Uithoflijn en tramremise mogelijk te maken.



Figuur 1 - Overzichtskartaal Utrechts Tramsysteem

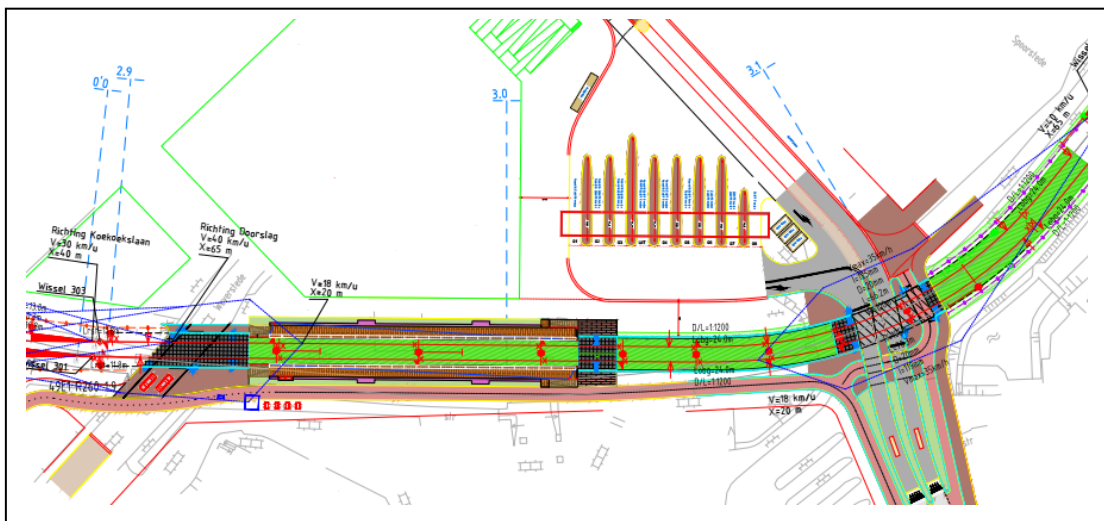
Door het samenvoegen van de SUNIJ- en Uithoflijn wordt er op het gehele Utrechtse Tramsysteem inmiddels gereden met CAF-lagevloertrams. Dit materieel werd sinds eind

2019 ook al op de Uithoflijn toegepast. Om het gebruik van dit materieel mogelijk te maken zijn in de zomer van 2020 23 haltes op de SUNIJ-lijn aangepast. Hierbij is het ook het Profiel van Vrije Ruimte op de SUNIJ-lijn gecontroleerd en (indien nodig) aangepast.

Tijdens de koppeling van de twee tramlijnen werden alle noodzakelijke aanpassingen doorgevoerd zodat de nieuwe tramvoertuigen in exploitatie kunnen gaan rijden en daarnaast is op de tracédelen C en D de traminfrastructuur vervangen, omdat deze aan het einde van zijn levensduur was. Op de tracés A, B en nabij de Remise is in 2012, 2013 en 2014 de traminfrastructuur al vervangen. Het spoor in het centrum van Nieuwegein (onderdeel van tracé B) is niet vervangen. Deze vervangen maakt onderdeel uit van dit Werk. Met de werkzaamheden in de zomer van 2020 is de gehele SUNIJ-lijn geschikt gemaakt voor exploitatie met CAF-lagevloertrams én de toekomst. In een latere fase zal ook tracé X geschikt worden gemaakt worden door een verkeerskundige koppeling, zodat de dienstregeling van SUNIJ- en Uithoflijn gekoppeld kan worden.

2.1.2 Project Nieuwegein City

Het project Nieuwegein City bestaat uit het verplaatsen van de halte en het aanpassen van het spoortracé in het centrum van Nieuwegein (onderdeel van tracé B). Tegelijk is de gemeente Nieuwegein ook bezig met de herontwikkeling van het centrumgebied. Vanwege de raakvlakken met het aanpassen van de traminfrastructuur is ervoor gekozen om de trambaan hier niet alleen aan te passen zodat het CAF-lagevloermaterieel hiervan gebruik kan maken, maar vindt er ook een verlegging plaats. Om ervoor te zorgen dat er voldoende tijd is om deze plannen uit te werken is ervoor gekozen om deze aanpassingen en verlegging niet uit te voeren in de zomer van 2020 als onderdeel van het project ombouw SUNIJ-lijn, maar in het najaar van 2021. Vooruitlopend op de verplaatsing van de trambaan en de halte is er in de zomer van 2020 een tijdelijke halte Nieuwegein Centrum gerealiseerd en vinden er sloopwerkzaamheden plaats van diverse gebouwen zodat er in een later stadium een nieuwe halte gerealiseerd kan worden en de trambaan ingepast kan worden. Als onderdeel van dit project wordt de in 2020 aangebrachte tijdelijke halte verwijderd.



Figuur 2 - Situatietekening Nieuwegein City (uitsnede uit DO)

Projectdoelstelling Nieuwegein City

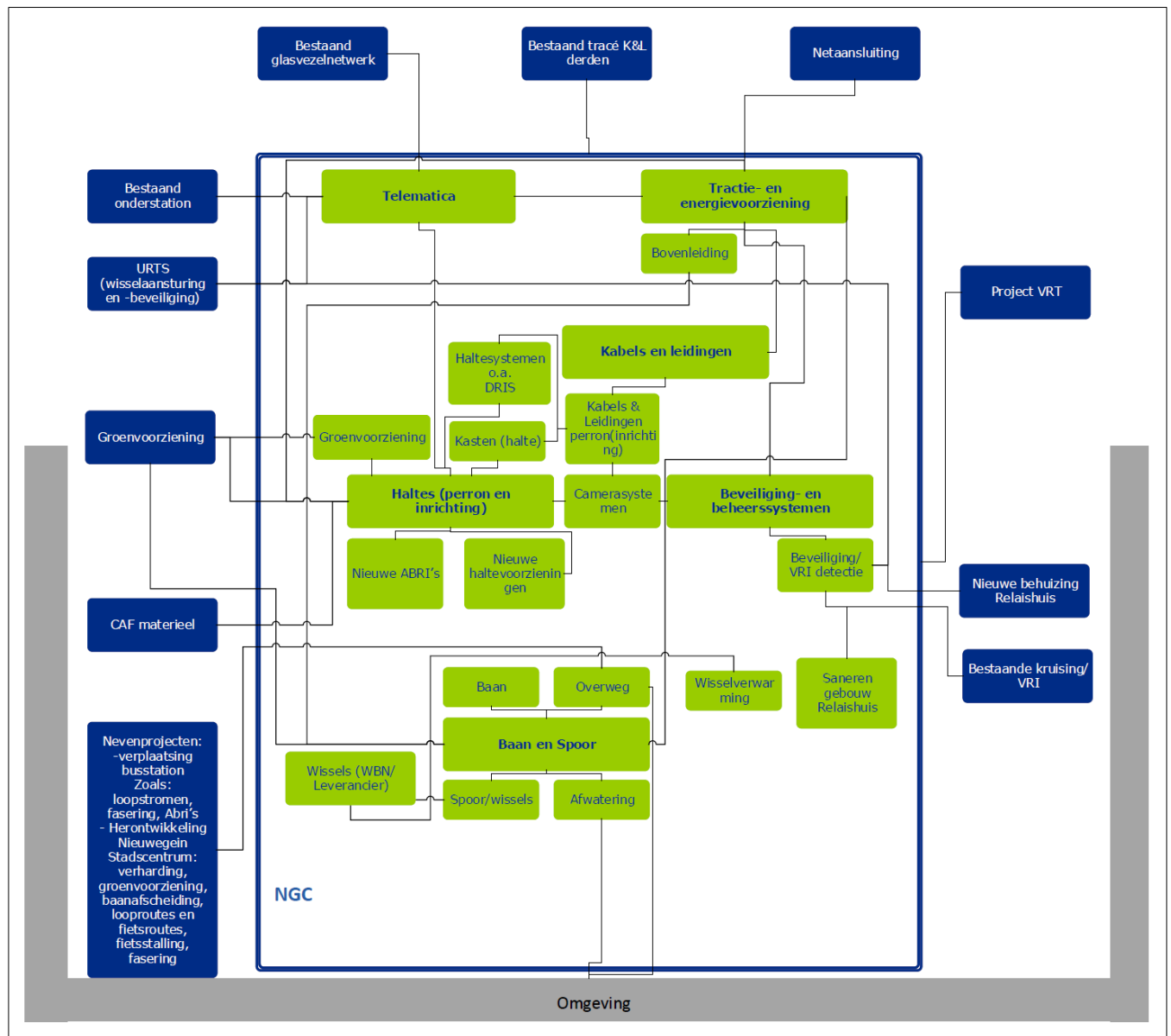
In het centrum van Nieuwegein vinden naast de werkzaamheden aan de traminfrastructuur dus nog veel meer sloop- en bouwwerkzaamheden plaats in de komende zomer/jaren. Naast het hoogwaardig inpassen van de traminfrastructuur in het herontwikkelde centrumgebied moet er dus ook voor worden gezorgd dat de omgeving hier zo min mogelijk overlast van ervaart. De projectdoelstelling van de traminfrastructuur Nieuwegein City is dan ook als volgt:

Het binnen het daarvoor beschikbaar gestelde budget komen tot een zo optimaal mogelijk ingepast tramtracé en tramhalte, die veilig en goed onderhoudbaar zijn en waarbij de kwaliteit van de tramexploitatie van de gehele SUNIJ-lijn minimaal gelijkwaardig is aan de huidige exploitatie. Voor de uitvoering hiervan geldt dat de overlast voor reizigers, omgeving en overige stakeholders zo minimaal mogelijk moet zijn. Daarnaast dienen de werkzaamheden plaats te vinden in een veilige omgeving voor Opdrachtgever, Opdrachtnemer en omwonenden/ondernemers.

2.2 Contextdiagram

Het diagram in Figuur 3 op de volgende pagina is een (informatieve) schematische weergave van het te realiseren systeem en de raakvlakken.

NGC Vraagspecificatie deel 0 – Algemeen v1.0



Figuur 3 – (informatieve) schematische weergave van het te realiseren systeem en de raakvlakken.

2.3 De gewenste situatie

Na realisatie van het NGC-project is de railinfrastructuur ter plekke van Nieuwegein City verlegd en vernieuwd en heeft deze nieuwe infrastructuur een levensduur van ten minste 30 jaar. Het spoortracé komt +/- 40cm hoger te liggen dan het huidige spoor zodat er beter wordt aangesloten op de omgeving. De nieuwe halte wordt voorbereid op de toekomstige realisatie van het nieuwe OV-knooppunt en daarom wordt perronoutillage van de tijdelijke halte hergebruikt. De Total Cost of Ownership kosten van de vernieuwde railinfrastructuur zijn hierbij zo laag mogelijk.

De halte Nieuwegein City is gebouwd zodat deze geschikt is voor het nieuwe CAF-lagevloermaterieel. De spleetafstand tussen materieel en perron ter plaatse van de haltes valt binnen in de Vraagspecificatie gestelde toleranties en dit blijft zo gedurende de levensduur van de railinfrastructuur.

De tijdelijke halte Nieuwegein City is verwijderd.

3 Raakvlakken

3.1 Interne raakvlakken

Interne raakvlakken tussen de deelsystemen zijn zichtbaar in het contextdiagram. De eisen aan de interne raakvlakken zijn opgenomen in de vraagspecificatie deel 1, producteisen.

Gezien de strenge eisen aan de spleetafstand tussen materieel en perron is dit belangrijk intern raakvlak tussen spoor en perron.

3.2 Externe raakvlakken

Externe raakvlakken zijn ook zichtbaar gemaakt in bovenstaand contextdiagram. Externe raakvlakeisen zijn opgenomen in de vraagspecificatie deel 1, producteisen. Hieronder een indicatieve beschrijving van externe raakvlakken.

CAF-materieel

NGC dient geschikt te zijn voor het nieuwe CAF-lagevloermaterieel.

Bestaande kruisingen; aansluiting op weginfrastructuur

NGC kruist de weginfrastructuur in de gemeentes Nieuwegein op een aantal locaties gelijkvloers. De overwegen op deze locaties zorgen voor raakvlakken met deze weginfrastructuur.

Aansluiting op HWA

Hemelwater afkomstig vanaf NGC wordt deels afgevoerd op de hemelwaterafvoer (HWA).

K&L derden

De kabels en leidingen derden die in het gebied aanwezig zijn worden verlegd door de gemeente Nieuwegein. De kabels en leidingen derden, die daarna nog aanwezig zijn, dienen functioneel in stand gehouden te worden en bereikbaar te zijn voor beheerders. Verleggingen door derden binnen de systeemgrenzen dienen gecoördineerd te worden. Waar verleggingen door nutsbeheerders zich tot buiten de systeemgrens

uitstrekken dient gerekend te worden met een coördinatiegebied tot 50m buiten de systeemgrens.

Bebouwing omgeving

De bereikbaarheid van percelen dient te allen tijde gehandhaafd te blijven. Een nadere uitwerking hiervan is te vinden in het BLVC-kader. Overlast voor de omgeving dient te allen tijde zoveel mogelijk beperkt worden.

Nevenprojecten

Gelijktijdig met de uitvoering van NGC zijn een aantal projecten in het gebied in uitvoering. Het betreft voornamelijk de (her)ontwikkeling van Nieuwegein stadscentrum. Data m.b.t. nevenprojecten (zie Annex VI) zijn indicatief volgens het inzicht ten tijde van het opstellen van deze vraagspecificatie. Hier kunnen door de Opdrachtnemer geen rechten aan worden ontleend.

4 Stakeholders

Hieronder een (niet uitputtend) overzicht van de belangrijkste stakeholders in het NGC-project.

Stakeholder	Belang	Rol
Provincie Utrecht	Werkend en toekomstvast tramsysteem	Opdrachtgever en Beheerder
Gemeente Nieuwegein	• Goede inpassing traminfrastructuur	Bevoegd gezag voor vergunningen.
	• Asfalteringswerkzaamheden Zuidstedeweg	Wegbeheerder
	• Aanleg van betonfundatie perronoverkapping	Ontwerpende partij (brengt later als Opdrachtgever een overkapping aan).

Een nadere omgevingsscan is toegevoegd in het BLVC-kader (D_00256).