

Visie en uitdagingen

Vervanging Krommeniebruggen
Zaaknummer 2033542



Inhoudsopgave

1	INLEIDING	3
1.1	AANLEIDING VOOR DE AANBESTEDING	3
2	PROJECTOMSCHRIJVING	4
2.1	PROJECTDOELSTELLING	4
3	RISICO'S EN ANDERE UITDAGINGEN	5
3.1	TOPRISICO'S VOOR DIT PROJECT	5
3.2	DE OMGEVING EN STAKEHOLDERS	5
3.3	VEILIGHEID	6
3.4	TECHNISCHE UITDAGINGEN	6
4	VISIE OP SAMENWERKING IN HET BOUWTEAM	8

1 Inleiding

In onderstaande tekst vindt u een beschrijving van het project vervanging bruggen Krommenie en de visie van het projectteam Bruggen Krommenie van de Provincie Noord-Holland op de opgave die in bijgaande contractstukken nader wordt toegelicht. Wij denken dat het helpt om de project-specifieke kenmerken uit te lichten en te beschrijven op welke wijze we samen vorm willen geven aan deze complexe puzzel.

1.1 Aanleiding voor de aanbesteding

De twee bruggen (Oost-west verbinding) in de N203 over de Nauernasche Vaart zijn aan vervanging toe. De oudste brug (noordelijkste) is op dit moment al niet meer beschikbaar voor de scheepvaart, waardoor de recreatievaart alsmede het bevoorradingsschip van Forbo niet meer kunnen passeren. Het vervangen van de bruggen over de Nauernasche vaart in de N203 tussen Krommenie en Wormerveer is geen eenvoudige opgave. Hierbij ligt de complexiteit niet op één vlak, maar is deze multidisciplinair. Zowel techniek, politiek, omgeving, aanbestedingsrecht, financiën, veiligheid, verkeersmanagement zijn in dit project nauw met elkaar verweven. De vervanging van de bruggen Krommenie betreft een project met grote impact op de bereikbaarheid en doorstroming in de regio en vergt een omvangrijke aanvullende investering.

Het project dat in 2014 is gestart, is vanwege het niet verlenen van de omgevingsvergunning stilgevallen. De aannemer had al wel een reeds geproduceerde brug, die de bestaande bruggen kan vervangen. Gezien hoge kosten, en duurzaamheids- en doelmatigheidscriteria, geniet het niet de voorkeur om de reeds gebouwde brug af te schrijven (ca. €10 mln.) en het project helemaal opnieuw te starten met nieuwe onderdelen. Toen het project langere tijd was stilgevallen en er vervolgens noodzakelijk levensverlengend onderhoud aan de bruggen was uitgevoerd is in 2020 een poging gedaan om het project opnieuw te starten met dezelfde aannemer.

Omdat er besloten is de nieuwe bruggen op de 24-uurs bediencentrale aan te sluiten, de fundatie van de bruggen ook te vervangen omdat deze inmiddels niet meer voldoen en een extra brug te plaatsen ter vervanging van de noordelijke brug, bleken de juridische /aanbestedingsrisico's te groot om de opdracht met dezelfde partij te realiseren. Daarom is besloten een bouwteam voor te bereiden en het hele project opnieuw in de markt te zetten. Daarom is het contract met de aannemer beëindigd en is er gewerkt aan een aanbestedingsmethode waarbij een 'level-playing field' gecreëerd kon worden, zodat alle inschrijvers gelijke kansen hebben in het nieuwe aanbestedingstraject.

2 Projectomschrijving

Met de gekozen aanpak/ontwerp komen de bruggen in lijn met de spoorbrug te liggen, waardoor het probleem uit 2014 met de omgevingsvergunning is opgelost. De doorlooptijd van het project wordt mede bepaald door het verleggen van kabels en leidingen van de naastgelegen spoorbrug van ProRail waar een treinvrije periode moet worden ingepland. Ook de te verkrijgen natuurvergunning vanwege de stikstofdepositie in het naastgelegen Natura-2000 gebied is tijd kritisch omdat mogelijk de procedure van een ADC-toets moet worden doorlopen. De planning in grote lijnen is om het bouwteam begin 2024 te gunnen en in 2025 te starten met de realisatie van de zuidelijke brug met de reeds geproduceerde onderdelen, als de conditionering is geregeld en de benodigde kredieten door provinciale Staten zijn toegekend. De noordelijke brug is dan de tijdelijke verkeersverbinding voor het wegverkeer. Daarna willen we in 2026/2027 de noordelijke brug vervangen. Het ontwerp van de zuidelijke brug is bij start bouwteam reeds uitgewerkt op SO-niveau. Daarnaast is er een in de omgeving afgestemde verkeersfasering gemaakt vanwege de grote impact van dit werk op de lokale bereikbaarheid. Voor de noordelijke brug moet het SO in het bouwteam worden gemaakt op basis van een meegegeven eisen-set.

2.1 Projectdoelstelling

Op basis van bovenstaande aanpak komen we tot de volgende project doelstelling.

Hoe zorgen we ervoor dat we Brug B van Krommenie snel en beheerst vervangen, rekening houdend met de latere realisatie van brug A en gebruikmakend van reeds gefabriceerde onderdelen, zodanig dat we;

- De veiligheid voor werknemers en omgeving waarborgen
- De hinderbeleving voor de omgeving zoveel mogelijk beperken
- Ons efficiënte samenwerkingsverband zorgt voor een voorspelbaar besluitvormingstraject en een gezonde bedrijfsvoering voor alle partijen
- Duurzaamheidskansen maximaal benutten
- Met plezier en trots werken en anderen inspireren zich aan ons project te verbinden

3 Risico's en andere uitdagingen

3.1 Toprisico's voor dit project

1. Doordat de stikstofdepositie tijdens de realisatiefase e/o gebruiksfase te hoog is krijgen we geen natuurvergunning.
2. Doordat er voor het verleggen van de kabels van Prorail een treinvrije periode nodig is, kunnen we pas laat starten met de realisatiefase van de brug(gen).
3. Doordat er vanuit de politiek andere prioriteiten worden gesteld, worden de aanvullende realisatiekredieten niet door Provinciale Staten beschikbaar gesteld.
4. Doordat er weinig ruimte beschikbaar is en we veilig willen werken, moeten we het verkeer vaak stremmen.

We streven naar een doordachte en planmatige aanpak en daarmee een voorspelbaar project waarin we de risico's vroegtijdig in beeld hebben en aantoonbaar gezamenlijk voorkomen.

3.2 De omgeving en stakeholders

De bruggen bevinden zich op een krap ruimtebeslag, ingesloten door nabijgelegen bebouwing aan de noordzijde, een spoorweg, spoorbrug en spoorwegovergang aan de zuidzijde, de provinciale weg N246 aan de oostzijde en een bedrijventerrein en woonwijk aan de westzijde. De bruggen zelf liggen in de provinciale weg N203, wat een belangrijke verbindingsweg is tussen de A8 en de A9. Per etmaal rijden zo'n 44.000 motorvoertuigen over de bruggen waarvan 70-80% lange afstandsverkeer is. Het fietspad over de brug wordt door circa 2.500 fietsers per etmaal gebruikt, waaronder veel scholieren. Ten zuidoosten van de bruggen, op ca. 200 meter afstand, bevindt zich het Natura2000 gebied Polder Westzaan.

De bruggen kruisen de Nauernaschevaart. De Nauernaschevaart is een afwateringskanaal van de Schermer en wordt bevaren door recreatievaart en voor de bevoorrading van Forbo. De Nauernaschevaart is de alternatieve staande mast route, voor de staande mast route van de Zaan. Op het moment van schrijven zijn er twee operationele problemen:

- Brug A Krommenie is gestremd voor het (hoge) scheepvaartverkeer vanwege een ernstige storing;
- De Coenbrug, welke in beheer is bij Rijkswaterstaat, is eveneens gestremd voor het scheepvaartverkeer vanwege een storing.

Het project kent een aantal stakeholders die een groot belang hebben bij het project:

- Gemeente Zaanstad: de bruggen en de provinciale weg kruisen de gemeente Zaanstad. De gemeente Zaanstad is nautisch beheerder van de Nauernaschevaart en is vergunningverlener voor diverse vergunningen.
- Provincie Noord-Holland: de provincie is de wegbeheerder van de omliggende N wegen en is vergunningverlener voor diverse vergunningen.
- Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier: het hoogheemraadschap is de beheerder (onderhoud) van de Nauernaschevaart.
- Prorail: de raakvlakken van het project met ProRail zijn o.a. de kabels en leidingen, het (tijdelijk) grondgebruik, het bouwen naast een spoorweg, spoorbrug en spoorwegovergang, de technische koppelingen tussen de bruggen, het gezamenlijk veilig en vlot kunnen bedienen van de bruggen en het zorgdragen voor een integraal veilig spoor- en verkeersontwerp. Met ProRail is een samenwerkingsovereenkomst afgesloten waarmee ProRail actief is betrokken bij het project.

- Forbo: Forbo is een fabrikant van vloerbedekkingen, bouwlijmen en producten in de aandrijf- en lichte transporttechniek. Ten zuidwesten van de bruggen hebben zij een fabriek. Lijnolie is een belangrijke grondstof voor hun producten. Deze lijnolie wordt c.a. 1x per twee weken per schip aangevoerd over de Nauernaschevaart. De schepen komen vanuit het noorden en verlaten de Forbo ook weer richting het noorden omdat de in het zuiden gelegen sluis te klein is. De fabriek wordt bevoorradt middels schepen die groter zijn dan klasse CEMT-II, waarvoor door de gemeente Zaanstad jaarlijks een ontheffing wordt afgegeven.

De stakeholders zijn zodanig in ons project betrokken dat zij zich mede-eigenaar van het project voelen. Ondanks de hinder en het feit dat niet alle wensen gerealiseerd konden worden zijn de stakeholders na afloop tevreden met het eindresultaat en het verloop van het project.

3.3 Veiligheid

Dit project kent een aantal specifieke veiligheidsrisico's die tijdens de uitvoering beheerst moeten worden (niet uitputtend):

- Asbest en Chroom-6 (bij de sloop van de bestaande bruggen);
- Het bouwen van bruggen “op een postzegel” in de buurt van weg/scheepvaart/spoorverkeer en een spoorwegovergang;
- Het veilig doorgang verlenen van weg-, bouw-, spoor- en scheepvaartverkeer in de verschillende bouwfasen;
- Het werken boven een complex stelsel van kabels en leidingen.

De projectkeuzes die we gaan maken, zijn voor de komende 100 jaar bepalend voor de veiligheid van de gebruikers en het onderhoudspersoneel van de nieuwe bruggen. Dat voelen we als een grote verantwoordelijkheid. Daarom willen we (ook) op het vlak van veiligheid expliciet werken. Veiligheidsissues, -risico's en beheersmaatregelen worden vastgelegd. Ontwerpkeuzes worden bepaald in trade-off matrices en worden gevalideerd door de stakeholders. Dat alles leggen we zodanig vast dat we hierover, ook jaren na de ingebruikname, verantwoordelijkheid kunnen afleggen. We nemen in onze afwegingen naast geld, tijd en kwaliteit ook altijd het criterium veiligheid mee. Specifiek voor dit project worden o.a. de volgende veiligheidsrisico's voor de gebruiksfase onderkend:

- Verkeersveiligheid van het verkeersontwerp:
 - Voor de periode dat de nieuwe brug B zonder brug A in gebruik is (denk o.a. aan de vernauwing en slinger in de weg);
 - Voor de eindsituatie met beide nieuwe bruggen.
- Het lokaal en op afstand veilig kunnen bedienen van de verkeersbruggen i.r.t. het weg- en scheepvaartverkeer en de spoorbrug in de verschillende gebruiksfasen;

We willen het project succesvol opleveren met twee aantoonbaar veilig te gebruiken en te onderhouden bruggen, zonder dat er tijdens de uitvoering doden of gewonden zijn gevallen.

3.4 Technische uitdagingen

Het project kent een aantal specifieke technische uitdagingen:

- Hoe kunnen we zo snel mogelijk de nieuwe brug B in gebruik nemen, met minimale faalkosten voor de daarna nieuw te realiseren brug A?
- Hoe zorgen we voor (maximaal) gebruik van de reeds geproduceerde onderdelen?

- Hoe borgen we het raakvlak van de nieuwe fundatiepalen met de bestaande (grotendeels achterblijvende) fundatiepalen?
- Hoe borgen we de veilige besturing en bediening van de verkeersbrug(gen) en de spoorbrug?

Wij realiseren ons dat de bovengenoemde technische uitdagingen in combinatie met de genoemde projectrisico's en projectdoelstellingen niet haalbaar zijn met een traditionele verhouding tussen de provincie als opdrachtgever en een marktpartij als opdrachtnemer.

Doeltreffend samenwerken is voor het behalen van de projectdoelstelling en -ambities van doorslaggevend belang. Dat vraagt om samen voordenken in scenario's, elkaar aanvullen in kennis en vakmanschap en gedeeld eigenaarschap.

4 Visie op samenwerking in het bouwteam

Samenwerken is voor het behalen van de projectdoelstelling en -ambities van doorslaggevend belang. De dynamische omgeving, technische uitdagingen, het gebruik maken van eerdere opgestelde producten en reeds gefabriceerd materiaal en een complexe uitvoeringsfasering waarbij de functies tijdens de uitvoering zoveel als mogelijk gehandhaafd worden, vereisen een aanpak die is gericht op het bundelen van kennis en krachten. Daarom zoeken wij een partner die met ons deze uitdaging wil oppakken, waarbij we samenwerken op basis van vertrouwen, wederzijds respect tonen en transparant zijn in onze bedoelingen en belangen. Hierbij werken we als één gemêleerd IPM-team (kernteam) aan onze gezamenlijke opgave. De provincie streeft voor dit project naar versterking van elkaar en niet per definitie naar een gespiegeld team. De samenwerking gaat in dit project verder dan alleen opdrachtnemer en opdrachtgever en ziet ook toe op samenwerking met de stakeholders.

Samenwerken vergt aandacht en inspanning. Dat vraagt om een actieve houding en aanpak, gebaseerd op vier pijlers:

Pijler 1 - integrale samenwerking als één

Het complementair samengestelde kernteam stuurt het project en neemt beslissingen. We erkennen dat ieder teamlid waardevolle inzichten en expertise inbrengt, luisteren naar elkaars perspectieven, hebben begrip voor elkaars belangen en komen samen tot de beste oplossingen die bijdragen aan de doelstellingen van de opgave. We zijn in staat om laagdrempelig feedback te geven en te ontvangen. Belangrijke gedeelde waarden hierbij zijn transparantie, vertrouwen en betrouwbaarheid. Iedereen wordt ingezet in een rol waar hij/zij goed in is.



Pijler 2 – integrale aanpak brugontwerp

Het bouwteam zal gezamenlijk werken aan het integreren van verschillende disciplines, zoals architectuur, civiele techniek, duurzaamheid, de reeds geproduceerde onderdelen en landschapsontwerp. Door vroegtijdige en continue afstemming kunnen we synergievoordelen benutten en mogelijke conflicten of fouten tijdig identificeren en oplossen. Dat doen we onder andere door:

1. We werken planmatig en voorspelbaar:
We verrassen elkaar niet en delen zo vroeg mogelijk risico's en issues en dragen daarbij proactief oplossingen aan:
 - a. We vinden elkaar snel door een wekelijkse samenwerkingsdag.
 - b. We trekken vanuit het partnerschap gedurende het hele proces met elkaar op waarbij er een goed lopend informeel circuit is waarin mensen elkaar snel kunnen en willen vinden.
2. We werken expliciet, afspraak is afspraak, we zijn voorspelbare en betrouwbare partners. We leggen acties, maatregelen en besluiten herleidbaar vast zodat we, ook achteraf, vragen kunnen beantwoorden en verantwoordelijkheid kunnen afleggen.
3. Voor contractbeheersing vertrouwen we primair op de principes van SCB: de opdrachtgever vertrouwt op de deskundigheid van de opdrachtnemer en toetst voornamelijk het kwaliteitssysteem van de opdrachtnemer om bevestiging te krijgen dat het goed gaat.

4. Met betrekking tot de inzet van de technisch specialisten van de provincie streven we het principe na van “voordenken” i.p.v. “nadenken”. Voordenken omdat de specialistische inbreng van de provincie vooral aan de voorkant van het proces van belang is. Denk daarbij aan het bepalen van de eisen, randvoorwaarden, kansen en risico’s. Dit in tegenstelling tot het meer traditionele nadenken waarbij de inzet het zwaartepunt kent bij het (achteraf) toetsen van ontwerpen en het bijwonen van testen. De proactieve aanpak voor de Bruggen Krommenie is erop gericht om de faalkosten zoveel mogelijk te minimaliseren tijdens de ontwerpfasen.



Pijler 3 – duidelijk en consequent

We betrekken en informeren belanghebbenden, zoals omwonenden, lokale gemeenschappen en andere belangrijke partijen, over (de vorderingen van) het ontwerpproces. Hun input en feedback zijn essentieel om een brug te creëren die aansluit bij de behoeften en wensen van degenen die er gebruik van zullen maken. Door regelmatig overleg, openbare presentaties, zorgen we voor een breder draagvlak en een gevoel van eigenaarschap bij alle betrokkenen. We zijn daarbij duidelijk waaraan we wel of geen invulling kunnen geven in relatie tot de opgave.

Pijler 4 – voorspelbaar en herleidbaar

De projectuitvoering is efficiënt en effectief. Het kernteam is gezamenlijk verantwoordelijk voor de planning, budget- en voortgangsbewaking en risicobeheer. Ons doel is een soepel verlopend (besluitvormings)proces, gebaseerd op een gezonde balans tussen inzet, kwaliteit en budgettaire kaders. Alle partijen weten daardoor waar ze aan toe zijn en kunnen rekeninghouden met de werkzaamheden. Het gaat daarbij om:

- Voorspelbaar en consequent: Aangekondigde stremmingen ten gevolge bouwwerkzaamheden mogen niet uitlopen.
- De hinderbeleving voor de omgeving is beperkt en acceptabel.
- Gezond financieel project: kosten moeten blijven binnen de afgesproken grenzen van het budget. Zowel de bouwteamkosten als de kosten voor de realisatie worden maandelijks aan de kostentafel geactualiseerd, zodat er constant inzicht is in de gevolgen van gemaakte keuzes in de ontwerpaanpak. De kostentafel is een essentieel onderdeel van het succes van een bouwteam zo is gebleken uit ervaringen van de provincie met andere bouwteams. Het uitgangspunt van de kostentafel is om stapsgewijs tot een steeds accuratere gezamenlijke raming te komen.
- Betalingen en vergoedingen moeten voor opdrachtnemer voorspelbaar zijn.

Na afloop van de bouwteamfase volgt de uitvoeringsfase op basis van de UAV-GC 2015. Het is onze behoefte om de opgebouwde samenwerking in de bouwteamfase v.w.b. de cultuur, de kernwaarden en doelstellingen voort te zetten, om het beste resultaat vanuit het gedeelde eigenaarschap na te streven. Het best passende organisatiemodel en de beslissingsstructuur zullen bij de afsluiting van de bouwteamfase gezamenlijk afgesproken worden voor de UAV-GC contractfase.

Wij werken samen met een kundige opdrachtnemer als één team met trots en plezier aan dit uitdagende project, zonder grote verrassingen e/o faalkosten, zodanig dat de projectdoelen worden gerealiseerd.

