



Rapportage Marktconsultatie

VenR Spoorwegviaduct A44 (WNZ)

Datum	19 november 2024
Versie	1.0
Status	Definitief



Colofon

Uitgegeven door	Rijkswaterstaat Grote Projecten en Onderhoud Projectteam VenR Kunstwerken A44
Auteur	Hans de Kievit
Mobiel	06 – 5259 6698
E-mail	hans.de.kievit@rws.nl
Datum	19 november 2024
Versie	1.0
Status	Definitief
Zaaknummer	31189732
Documentnummer	HB 4680744 (Word-versie) HB 4680745 (Pdf-versie)

Inhoud

1	Inleiding	4
1.1.	Beknopte omschrijving project	4
1.2.	Marktinformatie en marktconsultatie	4
1.3.	Deelnemers	5
1.4.	Vervolgtraject	5
2	Marktinformatiebijeenkomst	6
3	Resultaten van de marktconsultatie	7
3.1.	Thema 1: Doorzagen bestaande viaduct	7
3.2.	Thema 2: Treinvrije periodes voor de uitvoering van het werk	9
3.3.	Thema 3: Veiligheid – Werken op een postzegel	10
3.4.	Tot slot	12

Bijlagen

I	Projectbeschrijving
II	Deelnemers
III	Presentatie Marktinformatiebijeenkomst 6 november 2024

1 Inleiding

1.1. Beknopte omschrijving project

Het project VenR Spoorwegviaduct A44 (WNZ) is het tweede contract binnen het project Vervanging en Renovatie Bruggen en Viaducten A44 (hierna afgekort als A44) en betreft de vervanging van het Spoorwegviaduct over de spoorlijn Leiden-Haarlem in de A44.

Dit kunstwerk is aangelegd in de jaren 30 van de vorige eeuw en dient te worden vervangen.

Zie voor een uitgebreide projectbeschrijving bijlage I van deze rapportage.

1.2. Marktinformatie en marktconsultatie

De wens van Rijkswaterstaat is om potentiële gegadigden op de hoogte te brengen van de stand van zaken met betrekking tot het project. Hiertoe heeft Rijkswaterstaat op 6 november 2024 een marktinformatiebijeenkomst gehouden.



Aansluitend op de marktinformatiebijeenkomst is op 7 november 2024 met een aantal partijen een digitale marktconsultatie gehouden. Tijdens deze marktconsultatie is met de geïnteresseerde partijen vooral gesproken over de thema's 'Doorzagen bestaand viaduct', 'Treinvrije periodes voor de uitvoering van het werk' en 'Veiligheid – Werken op een postzegel'.

1.3. Deelnemers

In bijlage II is een lijst opgenomen met deelnemende partijen aan de marktinformatiebijeenkomst en aan de marktconsultatie.

1.4. Vervolgtraject

Rijkswaterstaat benadrukt dat de marktconsultatie geen onderdeel uitmaakt van de aanbesteding. Om deelnemers aan de marktconsultatie niet in een bevoordeelde positie te brengen, zal Rijkswaterstaat zorgen dat de informatie die tijdens de marktconsultatie door Rijkswaterstaat is gedeeld voor alle partijen toegankelijk is tijdens de aanbestedingsprocedure.

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

Voortschrijdend inzicht of veranderende omstandigheden kunnen ervoor zorgen dat informatie in deze marktconsultatie kan afwijken van informatie die later (in het kader van een aanbesteding of ander verwervingstraject) wordt verstrekt. Daarom kunnen er aan de informatie die in het kader van de marktconsultatie wordt verstrekt geen rechten worden ontleend.

2 Marktinformatiebijeenkomst

Tijdens de marktinformatiebijeenkomst zijn de volgende toelichtingen gegeven:

- Introductie
Robert de Roos, Portfoliomanager Bruggen
- Projectachtergrond
Dick van der Kolk, Omgevingsmanager
- Technische uitdagingen
Marco Heres, Technisch manager
- Inkoop en aanbesteding
Hans de Kievit, Contractmanager



De presentatie van de marktinformatiebijeenkomst is opgenomen in bijlage III van deze rapportage.

3 Resultaten van de marktconsultatie

Hieronder is per thema een samenvatting op hoofdlijnen weergegeven van de resultaten van de marktconsultatie. Niet alle opmerkingen van de marktpartijen komen in deze rapportage terug. De rapportage geeft wel het generale beeld van hetgeen is besproken tijdens de marktconsultatiegesprekken.

3.1. Thema 1: Doorzagen bestaande viaduct

In verband met de bereikbaarheid van de regio en het beperken van hinder, heeft Rijkswaterstaat onderzocht of het mogelijk is het kunstwerk gefaseerd te slopen, waarbij na zagen van het kunstwerk het verkeer over een 4-0 fasering over het bestaande (versmalde/gezaagde) kunstwerk rijdt.

Middels een herberekening is onderzocht of het bestaande kunstwerk constructief voldoende sterk is om te kunnen worden doorgezaagd en over het achterblijvende kunstwerk het verkeer af te wikkelen over een 4-0 fasering met een snelheidsbeperking tot 70 km/uur. Uit deze herberekening is gebleken dat dit haalbaar is.

3.1.1. *Is het doorzagen van het bestaande viaduct een realistische en haalbare werkmethode?*

Marktpartijen geven aan dat de gekozen werkmethode realistisch en haalbaar lijkt. Het tijdsaspect is wel kritisch. Naast zaagsneden in lengterichting moeten ook zaagsneden in dwarsrichting worden gemaakt om te komen tot uithijsbare delen.

Rijkswaterstaat geeft aan dat voor het zagen een treinvrije periode is voorzien van 3 dagen (76 uur). Naar de mening van de marktpartijen is dit realistisch.

3.1.2. *Welke risico's ziet u bij deze voorgestelde werkmethode?*

Risico's die door marktpartijen gezien worden zijn:

- Locatie van de zaaglijn/slooplijn. Is er voldoende veilige ruimte om te werken?
- Stabiliteit zuidelijk dek met hierop een 4-0 systeem, nadat het noordelijk dek is gezaagd.
Reactie Rijkswaterstaat: Er is een herberekening gedaan waarin wordt aangetoond dat het zuidelijk deel van het kunstwerk sterk genoeg is om tijdelijk een 4-0 systeem te kunnen dragen. Deze herberekening zal tijdens de aanbesteding van het project in de dataroom worden verstrekt.
- Is het 4-0 systeem in gebruik tijdens de zaagwerkzaamheden?
Reactie Rijkswaterstaat: Tijdens de zaagwerkzaamheden zal er geen verkeer mogelijk zijn op het hoofdwegennet, het onderliggend wegnnet en het spoor.
- Hoogteverschil rijbanen na aanlegfase (verschil in hoogte 0,5 m) in relatie tot de beschikbare ruimte.
- Producties worden niet gehaald door bijvoorbeeld een vastloper tijdens zaagwerkzaamheden, met als gevolg dat de beschikbare slots of treinvrije periodes uitlopen.

- Overstek van het resterend dek na slopen lijkt vrij groot. Kan dit dek het verkeer in een 4-0 systeem dragen? Is er voldoende wapening in het resterende deel van het dek?
Reactie Rijkswaterstaat: Er is een herberekening gedaan waarin wordt aangetoond dat het zuidelijk deel van het kunstwerk sterk genoeg is om tijdelijk een 4-0 systeem te kunnen dragen. Deze herberekening zal tijdens de aanbesteding van het project in de dataroom worden verstrekt.
- Verkeersbelasting staat vrij dicht langs de zaaglijn. Marktpartijen vragen zich af of verkeer in een 4-0 systeem past op het resterende deel van het dek.
Reactie Rijkswaterstaat: Uitgangspunt is een 4-0 systeem met een snelheidsbeperking van 70 km/uur en een breedtebeperking van de linker rijstrook. Een en ander is afgestemd met de wegbeheerder.
Naar aanleiding van de twijfel die door marktpartijen is uitgesproken zal Rijkswaterstaat dit nader beschouwen.

Als afgeleide risico's zijn door marktpartijen genoemd:

- Onverwachte schade/deformatie aan bestaande objecten als gevolg van de sloopwerkzaamheden.
- Sloopwerk landhoofden naast in gebruik zijnde infrastructuur (grondkering, verzakking, ontgroning).
- Beschadiging spoorsysteem (bijvoorbeeld bovenleiding) tijdens sloop- en bouwwerkzaamheden.

3.1.3. *Heeft u extra informatie nodig om dit te kunnen uitvoeren en zo ja, welke?*

Marktpartijen geven aan de volgende informatie nodig te hebben:

- Asbuilt gegevens: constructieve tekeningen van kunstwerk en van railsysteem (o.a. bovenleiding)
- Slotplanning hoofdwegennet en onderliggend wegennet
- TVP planning
- Geotechnische gegevens met betrekking tot de ondergrond
- Gegevens met betrekking tot kabels en leidingen
- Herberekening bestaande kunstwerk
- Materiaalgegevens bestaande kunstwerk inclusief gegevens met betrekking tot wapening

3.1.4. *Is het wenselijk dat Rijkswaterstaat dit verder uitwerkt tot een Definitief Ontwerp (of besteksniveau) of is dit een activiteit die beter door de markt kan worden opgepakt?*

Marktpartijen geven aan dat dit een activiteit is die het best door de markt kan worden opgepakt. Naar de mening van enkele marktpartijen is dit project een typisch voorbeeld van een project waarbij de uitvoeringswijze bepalend is voor de ontwerpoplossing en niet andersom.

Enkele marktpartijen geven aan dat het de voorkeur heeft om het ontwerp samen met Rijkswaterstaat uit te werken middels een samenwerkingsgerichte contractvorm, zoals 2 fasen of bouwteam.

Marktpartijen geven aan dat er tussen het moment van definitieve gunning en de eerste sloopwerkzaamheden een behoorlijke tijd beschikbaar moet zijn om een en

ander uit te werken en voor te bereiden. Hierbij zijn tijdsduren genoemd die variëren van 10 tot 15 maanden.

3.1.5. *Ziet u nog andere uitvoeringsmethoden die hier passen, maar niet leiden tot (langdurige) volledige afsluiting van de A44?*

Marktpartijen geven aan hier vooralsnog weinig mogelijkheden te zien. Een van de marktpartijen heeft summier de mogelijkheid beschouwd van een bypass of een stalen hulpbrug. Rijkswaterstaat geeft aan dat de mogelijkheid voor een bypass ook is beschouwd, maar dat er naar de mening van Rijkswaterstaat onvoldoende ruimte is. Een stalen hulpbrug heeft Rijkswaterstaat niet beschouwd, want een stalen hulpbrug in de nabijheid van de bovenleiding wordt gezien als zeer risicovol. Een van de marktpartijen heeft aangegeven wellicht het dek vooraf te bouwen en daarna in te schuiven.

3.2. Thema 2: Treinvrije periodes voor de uitvoering van het werk

Een aanzienlijk deel van de werkzaamheden vindt plaats binnen het invloedsgebied van het spoor. Voor deze werkzaamheden zijn treinvrije periodes (TVP's) noodzakelijk.

Het aanvragen van TVP's kost veel tijd en om realisatie in 2027 en 2028 mogelijk te maken, moeten TVP's al worden aangevraagd voordat de aanbesteding is afgerond.

3.2.1. *Is het voor u acceptabel dat Rijkswaterstaat de TVP-planning opstelt en uitwerkt en vervolgens voorschrijft?*

Marktpartijen geven aan dat, gezien de lange doorlooptijd die ProRail hanteert voor het aanvragen van een TVP, het logisch is dat Rijkswaterstaat deze al voor 2027 aanvraagt. Deze aanvraag dient namelijk al in de eerste helft van 2025 gedaan te worden. Marktpartijen zouden graag de TVP's voor 2028 in overleg met Rijkswaterstaat en ProRail willen plannen.

Marktpartijen zouden de invulling van de werkzaamheden tijdens een TVP graag vrij willen bepalen. Rijkswaterstaat zal dit bespreken met ProRail, maar geeft aan dat ProRail over het algemeen bij het aanvragen van een TVP ook inzicht wil krijgen in de uit te voeren werkzaamheden.

3.2.2. *Is het noodzakelijk dat de werkzaamheden per TVP door Rijkswaterstaat worden uitgewerkt tot activiteitsniveau of heeft u liever een aantal TVP's ter beschikking waarin u zelf de activiteiten bepaalt?*

Marktpartijen geven aan dat het op voorhand noodzakelijk is om inzicht te verkrijgen in de opzet die Rijkswaterstaat heeft gehanteerd bij het aanvragen van de TVP's. Hierbij gaat het om het aantal TVP's en de aard van de werkzaamheden die Rijkswaterstaat heeft voorzien in de betreffende TVP. Vervolgens zullen de marktpartijen hier zelf hun planning en fasering op afstemmen.

3.2.3. *Is het noodzakelijk om per hoofdfaseringsstap een extra (buffer) TVP op te nemen?*

Marktpartijen geven aan dat zij graag een reserve TVP per rijrichting opgenomen zouden willen zien. Rijkswaterstaat geeft aan dat het voor ProRail niet gebruikelijk is om reserve TVP's op te nemen.

Rijkswaterstaat geeft aan dat er in overleg met ProRail eventueel mogelijkheden zijn om TVP's te combineren. Hierdoor ontstaan er minder momenten om werkzaamheden uit te voeren, maar zijn de momenten wel langer. Marktpartijen geven aan dat dit zeker mogelijkheden biedt. Het helpt in de flexibiliteit van het uitvoeren van de werkzaamheden.

3.2.4. *Ziet u mogelijkheden dat Rijkswaterstaat de TVP's niet aanvraagt en voorschrijft?*

Marktpartijen geven aan dat, gezien de lange doorlooptijd van het aanvragen van TVP's, het raadzaam of zelfs noodzakelijk is dat Rijkswaterstaat de TVP's aanvraagt. Wel zoeken marktpartijen nog enige flexibiliteit in het aanvragen van TVP's voor 2028. Deze zouden de marktpartijen graag in overleg met Rijkswaterstaat en ProRail plannen.

3.2.5. *Ziet u mogelijkheden dat u vooraf input levert voor de TVP-planning?*

Marktpartijen geven aan dat het in hun ogen niet wenselijk is om de TVP's onderdeel te maken van de aanbesteding en zeker niet van de gunning (niet als BPKV-criterium!).

3.2.6. *Is er behoefte aan een nadere uitwerking van het ontwerp (Definitief Ontwerp in plaats van Voorlopig Ontwerp) om de TVP's te kunnen halen?*

Marktpartijen geven aan dat, in het kader van ontwerpverantwoordelijkheid, het niet wenselijk is dat Rijkswaterstaat het ontwerp verder uitwerkt. Marktpartijen benadrukken dat de tijd tussen definitieve opdrachtverstrekking en de uitvoering van de werkzaamheden voldoende moet zijn voor het uitvoeren van alle voorbereidende werkzaamheden. Rijkswaterstaat zal hier bij het vastleggen van de TVP's rekening mee moeten houden.

3.3. Thema 3: Veiligheid – Werken op een postzegel

De beschikbare ruimte om de werkzaamheden uit te kunnen voeren is zeer krap. Er staat bebouwing op korte afstand van de A44 ter plaatse van het Spoorwegviaduct.

3.3.1. *Ziet u met betrekking tot de beperkte beschikbare ruimte knelpunten die Rijkswaterstaat bij het opstellen van de overeenkomst kan wegnemen?*

Marktpartijen zien op dit moment geen showstoppers. De volgende knelpunten worden genoemd:

- Het openhouden van het onderliggend wegennet onder het viaduct.
- De ruimte voor een 4-0 systeem op het zuidelijk dek

- Verkeershinder op de Rijksstraatweg
- Beschikbaarheid van voldoende bouwterreinen
- De mogelijkheid om afrit 5 te gebruiken voor bouwlogistiek
- Voldoende ruimte binnen de systeemgrenzen om de werkzaamheden veilig te kunnen uitvoeren.

3.3.2. *Ziet u knelpunten die Rijkswaterstaat kan wegnemen door het al dan niet voorschrijven van een faseringswijze?*

Marktpartijen zien een risico als Rijkswaterstaat een fasering voorschrijft. Een eventuele slimmere fasering is dan niet mogelijk. Marktpartijen geven er de voorkeur aan als Rijkswaterstaat een referentiefasering meelevert met contractuele voorwaarden waarbinnen een eventuele alternatieve fasering mogelijk zou moeten zijn.

3.3.3. *Is het naar uw mening noodzakelijk of wenselijk om het verkeer onder het Spoorwegviaduct om te leiden zodat er meer ruimte is voor de bouw zonder kruisend verkeer?*

Marktpartijen zijn van mening dat het noodzakelijk is om het onderliggend wegennet ter plaatse van het Spoorwegviaduct af te sluiten. Als belangrijkste aandachtspunten hierbij zien marktpartijen het ruimtegebruik, de bereikbaarheid en de veiligheid ter plaatse van het jeugddetentiecentrum en de school. Rijkswaterstaat geeft aan dat de toegangsweg naar het jeugddetentiecentrum in grote mate beschikbaar dient te blijven.

3.3.4. *Ziet u grote knelpunten ten gevolge van de beperkte werkruimte om veilig te kunnen bouwen?*

Marktpartijen zien als knelpunt dat het ontwerp van het nieuwe viaduct het veilig bouwen in een beperkte ruimte in de weg staat. Het ontwerp dient afgestemd te worden op een veilige werkruimte.

3.3.5. *Ziet u mogelijkheden om eventuele schade aan bebouwing (direct naast de A44 in de nabijheid van het Spoorwegviaduct) te voorkomen?*

Marktpartijen geven aan dat er op dit gebied al veel is vastgelegd in richtlijnen. Zij zien zeker mogelijkheden, bijvoorbeeld op het gebied van trillingsarme funderingstechnieken en sloopwerkzaamheden door middel van knippen in plaats van prikken.

Marktpartijen verzoeken Rijkswaterstaat voor te schrijven wat er op dit gebied minimaal vereist is.

3.4. Tot slot

3.4.1. *Welke overige adviezen of aanbevelingen heeft u voor Rijkswaterstaat voor de aanbesteding van het project VenR Spoorwegviaduct A44 (WNZ)?*

Marktpartijen geven Rijkswaterstaat de volgende aanbevelingen mee:

- Een passende ontwerpvergoeding in verband met de verwachte tenderinspanning
- Significant onderscheidend vermogen op de BPKV-criteria
- Het maximaliseren van de aansprakelijkheid in het contract tot maximaal 50% van de aanneemsom
- Een goede risicoverdeling ten aanzien van de geotechnische aspecten
- Een passende en dekkende indexatieregeling, bij voorkeur 100% van de aanneemsom.

Bijlagen

- I Projectbeschrijving
- II Deelnemers
- III Presentatie Marktinformatiebijeenkomst 6 november 2024.

Bijlage I: Projectbeschrijving

I.1 Het project

De A44 is gebouwd in de periode vanaf 1935 als de Rijksweg A4 en daarmee één van de oudste autosnelwegen van Nederland. De A44 loopt van knooppunt Burgerveen bij Nieuw-Vennep, onder de rook van Schiphol, tot aan Wassenaar ten noorden van Den Haag. De weg is daarmee een belangrijke verkeersader in de regio Bollenstreek, Leiden en Den Haag. Het is een druk en dichtbevolkt gebied waar de snelweg op sommige plekken vlak bij de bebouwing komt, en er zijn verschillende locaties waar de A44 wordt gekruist door ander verkeer. In totaal zijn er 17 bruggen en viaducten. Veel daarvan zijn op leeftijd en gebouwd in de jaren 30 van de twintigste eeuw – tussen 1933 en 1939.

Bij het ontwerp van de huidige objecten is, zoals verwacht, nooit rekening gehouden met het intensieve gebruik van vandaag de dag. De A44 valt in het beheergebied van zowel West Nederland Noord (WNN) als West Nederland Zuid (WNZ) met als beheergrens de Ringvaart ter hoogte van de Kaagbrug. Op basis van inspecties en onderzoeken is gebleken dat vervangings- of renovatiemaatregelen op korte termijn noodzakelijk zijn voor een aantal van deze kunstwerken (bruggen, duikers en viaducten) in de A44.



Voor 4 van de 17 kunstwerken op de A44 is aangetoond dat deze einde levensduur naderen en is dringend geadviseerd deze vóór 2025 te vervangen (nota naar minister, 17 januari 2020 RWS-2020/2017). Deze 'urgente kunstwerken', zijn de Lissersweg, de Hoofdvaart, de Kaagbrug en het Spoorwegviaduct. Voor deze kunstwerken zijn vanwege hun toestand in 2020 functie beperkende maatregelen (o.a. inhaalverbod en tonnagebeperking) genomen die gecommuniceerd zijn met de regio, transportsector en de minister. Het actuele beeld is dat na 2024 deze beperkte beschikbaarheid niet meer kan worden gegarandeerd. Tevens liggen er in de A44 tussen KMP 7,6 en KMP 17,4 nog dertien kunstwerken van hetzelfde type, in dezelfde periode gebouwd en met gelijk gebruik. Deze 'overige' kunstwerken zijn daarbij in een minder slechte staat dan de 'urgente 4 kunstwerken'.

Naast de 4 urgente kunstwerken behoort ook de duiker Nieuwerkerkertocht tot de scope van het project. Deze duiker is aan de scope toegevoegd omdat deze vervangen moet worden door de verlegging van de Kaagbrug.

I.2 Inkoopstrategie

Op basis van de karakteristieken van de verschillende kunstwerken, met de bijbehorende risico's, alsmede de verkeers- en omgevingshinder die bij de realisatie van de werkzaamheden optreedt is geconcludeerd dat het onwenselijk is om de 5 kunstwerken integraal in één contract aan te besteden.

Aanbesteden op basis van twee contracten geeft een meer optimale invulling aan enerzijds de aantrekkelijkheid voor de markt en anderzijds de uitvoerbaarheid en de beheersbaarheid voor de opdrachtgever.

Voor de inkoop van de 5 kunstwerken is daarom gekozen voor twee contracten, te weten:

- **VenR Kunstwerken A44 (WNN)** voor de kunstwerken: Lisserweg, Hoofdvaart, Kaagbrug en Nieuwerkerkertocht
- **VenR Spoorwegviaduct A44 (WNZ)** voor het kunstwerk: Spoorwegviaduct

De aanbesteding van het eerste contract VenR Kunstwerken A44 (WNN) loopt op dit moment. De opdrachtverstrekking is eind 2024 voorzien.

I.3 Scope VenR Spoorwegviaduct A44 (WNZ)

Het Spoorwegviaduct over de spoorlijn tussen Leiden en Haarlem wordt één op één vervangen, waarbij de werkzaamheden gefaseerd uitgevoerd dienen te worden en waarbij 4 rijstroken continu beschikbaar blijven voor het verkeer op de A44. Het nieuwe viaduct zal straks beter voldoen aan de huidige richtlijnen van Rijkswaterstaat en ProRail.



Bestaande situatie

Om het viaduct aan de richtlijnen van ProRail te laten voldoen, moet de bovenleiding van het spoor worden losgekoppeld van het viaduct. Om dit mogelijk te maken verhogen we het Spoorwegviaduct. De A44 tussen aansluiting 5 - Sassenheim en aansluiting 6 - Noordwijk zal hierdoor geleidelijk worden verhoogd. De bestaande spoorligging ter plaatse van het kunstwerk blijft gehandhaafd.

We beperken de hinder op slimme wijze, waardoor het verkeer op de A44 gedurende de werkzaamheden kan blijven doorrijden. Dat doen we door eerst één zijde van het Spoorwegviaduct te slopen, terwijl het verkeer aan de andere zijde nog kan doorrijden. Aan de zijde waar we het viaduct gesloopt hebben, bouwen we het eerste deel van het nieuwe Spoorwegviaduct. Daarna slopen we de andere zijde van het huidige Spoorwegviaduct en bouwen we op deze plek het tweede deel van het nieuwe Spoorwegviaduct. Tijdens deze werkzaamheden is aansluiting 5 - Sassenheim afgesloten.



Visualisatie nieuwe situatie

Bijlage II: Deelnemers

Bij de marktinformatiebijeenkomst waren de volgende partijen aanwezig:

- BAM Infra B.V.
- Count & Cooper Consulting B.V.
- Heijmans Infra B.V.
- Mobilis B.V.
- Van Hattum en Blankevoort B.V.

De volgende partijen hebben de vragenlijst ten behoeve van de marktconsultatie ingediend:

- BAM Infra B.V.
- Heijmans Infra B.V.
- Mobilis B.V.
- Van Hattum en Blankevoort B.V.

Tijdens de marktconsultatie zijn gesprekken gevoerd met:

- BAM Infra B.V.
- Mobilis B.V.
- Van Hattum en Blankevoort B.V.

Namens Rijkswaterstaat waren bij de marktinformatiebijeenkomst aanwezig:

- Robert de Roos, Portfoliomanager Bruggen
- Niels van Beurden, Projectmanager
- Marco Heres, Technisch manager
- Pieter van de Galiën, Projectleider Spoorwegviaduct
- Daan de Bueger, Adviseur Systems Engineering
- Dick van der Kolk, Omgevingsmanager
- Naomi Huveneers, Adviseur Omgevingsmanagement
- Sjors Wijnia, Manager Projectbeheersing
- Roy ter Welle, Adviseur projectbeheersing
- Matthijs de Leede, Contractmanager VenR Kunstwerken A44 (WNN)
- Mart-Jan Roos, adviseur inkoop en contractmanagement
- Hans de Kievit, Contractmanager VenR Spoorwegviaduct A44 (WNZ)

De marktconsultatiegesprekken zijn gevoerd door:

- Marco Heres, Technisch manager
- Pieter van de Galiën, Projectleider Spoorwegviaduct
- Dick van der Kolk, Omgevingsmanager
- Mart-Jan Roos, adviseur inkoop en contractmanagement
- Hans de Kievit, Contractmanager

Bijlage III: Presentatie Marktinformatiebijeenkomst 6 november 2024



Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

VenR Spoorwegviaduct A44 (WNZ) Marktinformatiebijeenkomst

6 november 2024

HB 4671685

1

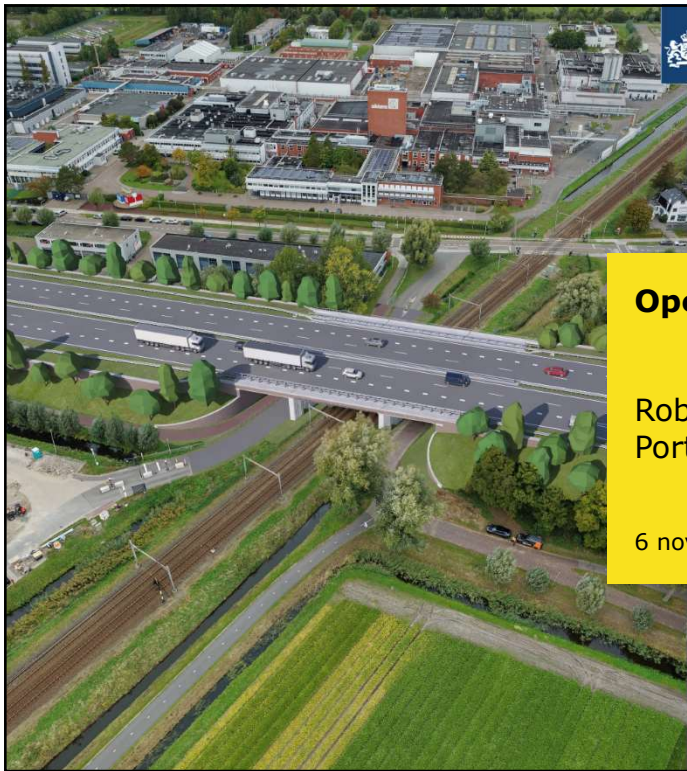


Programma

Opening	Robert de Roos, portfoliomanager
Even voorstellen...	Hans de Kievit, contractmanager
Projectachtergrond	Dick van der Kolk, omgevingsmanager
Technische uitdagingen	Marco Heres, technisch manager
Inkoop en aanbesteding	Hans de Kievit, contractmanager

2 | VenR Spoorwegviaduct A44 (WNZ) | Marktinformatiebijeenkomst | 6 november 2024

2



Opening

Robert de Roos
Portfoliomanager

6 november 2024



3

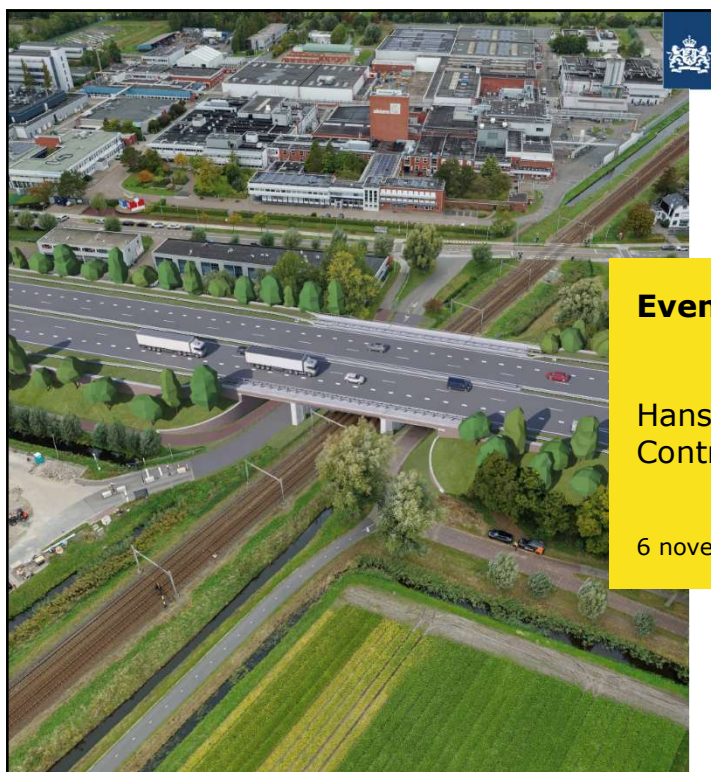


Speerpunten

- Spoorse kennis (→ Erkenningsregeling ProRail)
- Referentie-ontwerp
- UAV-GC 2025
- Risico's:
 - Treinvrije periodes
 - Stikstof

4 | VenR Spoorwegviaduct A44 (WNZ) | Marktinformatiebijeenkomst | 6 november 2024

4



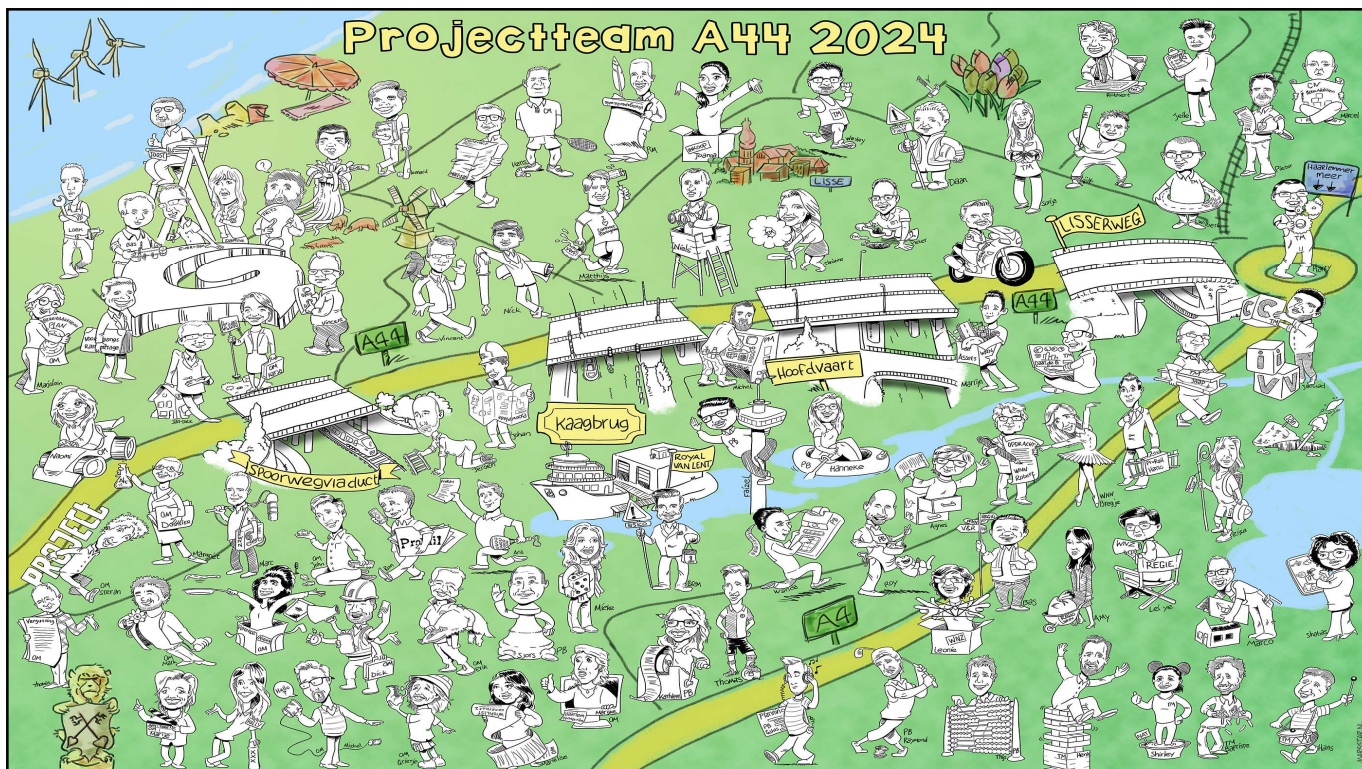
Even voorstellen...

Hans de Kievit
Contractmanager

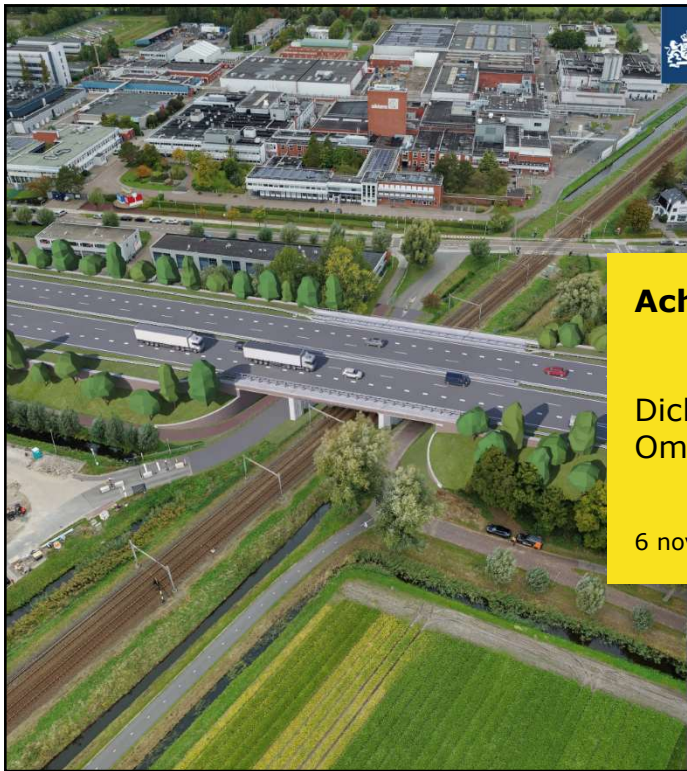
6 november 2024



5



6



Achtergrond project

Dick van der Kolk
Omgevingsmanager

6 november 2024



7



Doelstellingen project

Hoofddoelstelling

Kaagbrug, Spoorwegviaduct, Hoofdvaartviaduct en Lisserwegviaduct zo snel mogelijk weer te laten voldoen aan de geldende normen voor constructieve veiligheid waardoor de A44 weer conform regulier regime beschikbaar is.

Veiligheidsdoelstelling

Wij realiseren het project op een bewuste, veilige en inspirerende wijze. Hierbij zijn wij voor alle partijen betrouwbaar, benaderbaar en voorspelbaar.

8 | VenR Spoorwegviaduct A44 (WNZ) | Marktinformatiebijeenkomst | 6 november 2024

8



Ambities project

Duurzaamheid

Onze ecologische impact op mens en milieu beperken wij tot een minimum (ambitieniveau 3) en wij dragen bij aan de ontwikkeling van klimaatneutrale en circulaire infrastructuur.

Leren

Actief inzetten op het ophalen en ontsluiten van interne en externe leerervaringen, zodat deze door projectteam A44, andere VenR bruggenteams en de lijnorganisatie kunnen worden toegepast.

Samenwerken met de markt

Wij willen op een open, betrouwbare en transparante wijze samenwerken, waarbij wij zoeken naar oplossingen die bijdragen aan een optimaal projectresultaat.

Hinder en draagvlak

Een beperkt hinderprofiel bewerkstelligen, waarbij een eerlijk en betrouwbaar beeld hierover wordt geschetst, zodat draagvlak in een brede omgeving behouden of vergroot wordt.

9 | VenR Spoorwegviaduct A44 (WNZ) | Marktinformatiebijeenkomst | 6 november 2024

9



Het project VenR Spoorwegviaduct A44 (WNZ)

Tweede contract van het project
VenR Kunstwerken A44

Aanleiding tot keuze voor 2 contracten:

- Ongewenste stapeling van risico's
- Erkenningsregeling van ProRail
- Verkeers- en omgevingshinder
- Financiële omvang



10 | VenR Spoorwegviaduct A44 (WNZ) | Marktinformatiebijeenkomst | 6 november 2024

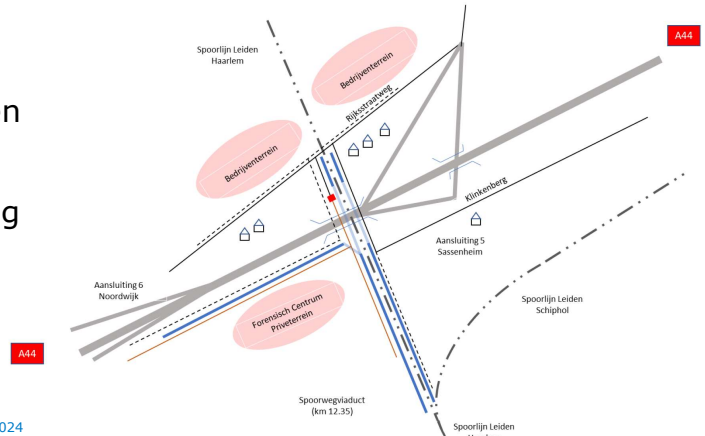
10



Introductie Spoorwegviaduct

Huidige situatie:

- 2x2 rijstroken, met weefvak en zonder vluchtstrook
- Kruising met spoor Haarlem-Leiden
- Beperkte beschikbare ruimte
- Huidige doorrijhoogte spoor te laag (5,40 m i.p.v. 5,80 m)

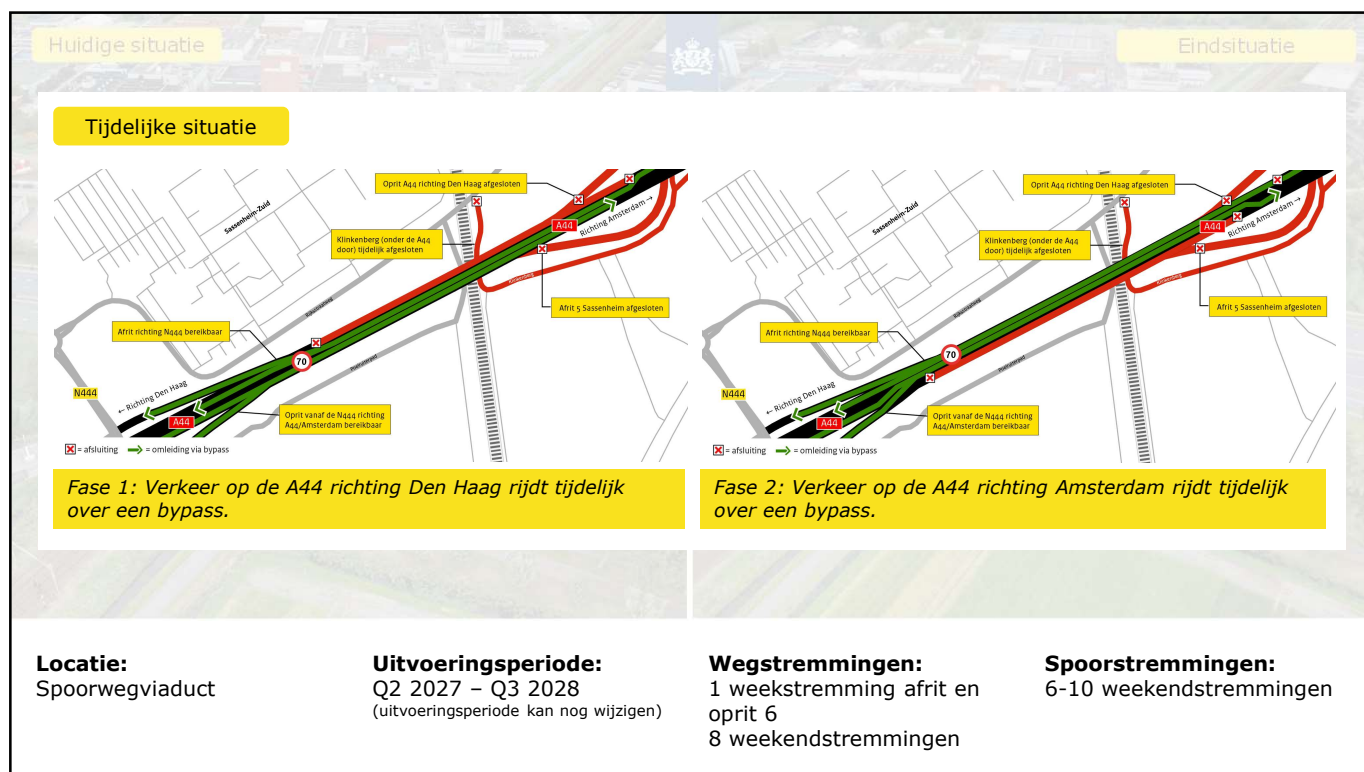


11 | VenR Spoorwegviaduct A44 (WNZ) | Marktinformatiebijeenkomst | 6 november 2024

11

Huidige situatie		Eindsituatie	
Locatie: Spoorwegviaduct	Uitvoeringsperiode: Q2 2027 – Q3 2028 (uitvoeringsperiode kan nog wijzigen)	Wegstremmingen: 1 weekstremming afrit en oprit 6 8 weekendstremmingen	Spoorstremmingen: 6-10 weekendstremmingen

12



13

Raakvlak VenR Kunstwerken A44 (WNN)

- Mogelijke samenloop hinder HWN, OWN en spoor
- Communicatie -> 1 project
- EPvE

14 | VenR Spoorwegviaduct A44 (WNN) | Marktinformatiebijeenkomst | 6 november 2024

14



Technische uitdagingen

Marco Heres
Technisch manager

6 november 2024



15

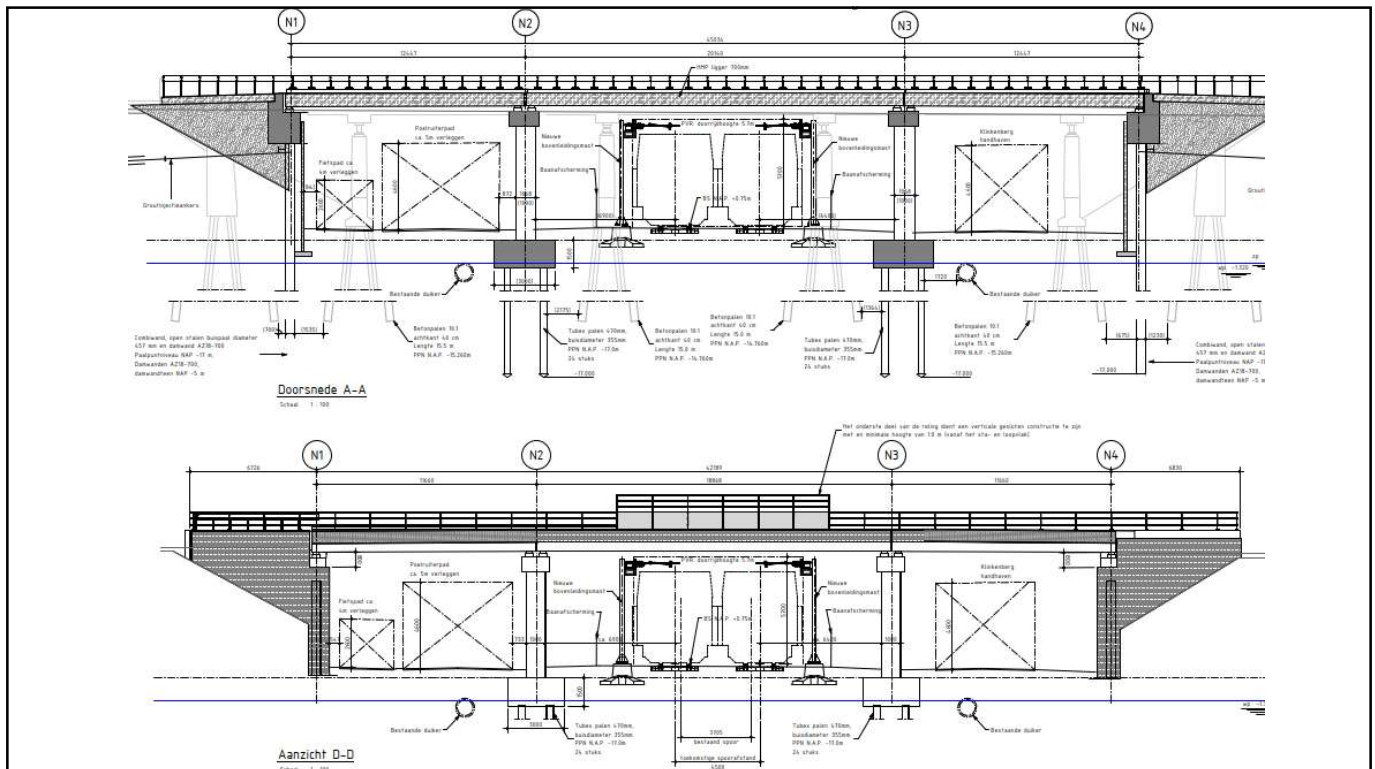


Scope - Wat gaan we doen?

- Wegalignement aanpassen, geen volledig ROA
- Grondkering in lengterichting
- OWN: ETW Poelruiterpad (PI), fietspad en Klinkenberg
- Beperkte wateropgave, ca 150 m² extra tgv verharding
- 2 hooggelegen landhoofden (combiwand)
- 2 tussensteunpunten, trillingsarm
- Prefab massieve kokerliggers
- Twee separate dekken, gescheiden met voeg
- Fundering buiten bestaande steunpunten realiseren
- Geluidschermen (MJPG)

16 | VenR Spoorwegviaduct A44 (WNZ) | Marktinformatiebijeenkomst | 6 november 2024

16

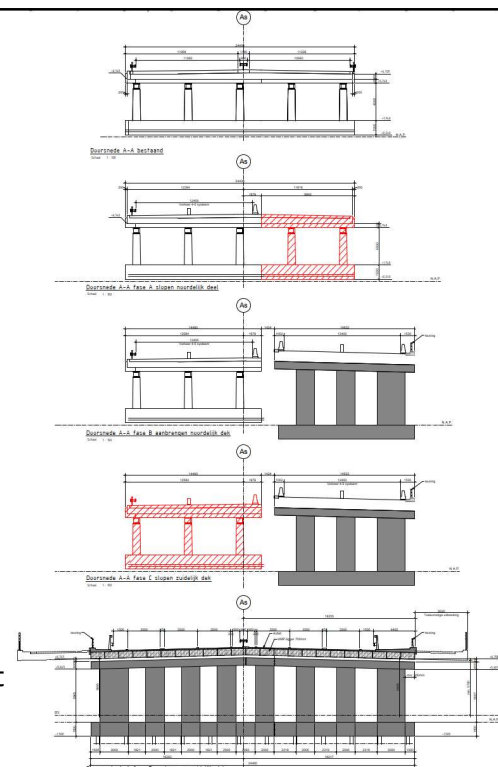


17

Fasering

1. Zagen bestaande viaduct
2. Verkeer in 4-0 systeem op zuidelijk deel oude viaduct
3. Sloop noordelijk deel oude viaduct
4. Bouw noordelijk deel nieuwe viaduct
5. Verkeer in 4-0 systeem op noordelijk deel nieuwe viaduct
6. Sloop zuidelijk deel oude viaduct
7. Bouw zuidelijk deel nieuwe viaduct
8. Verkeer in definitieve situatie op nieuwe viaduct

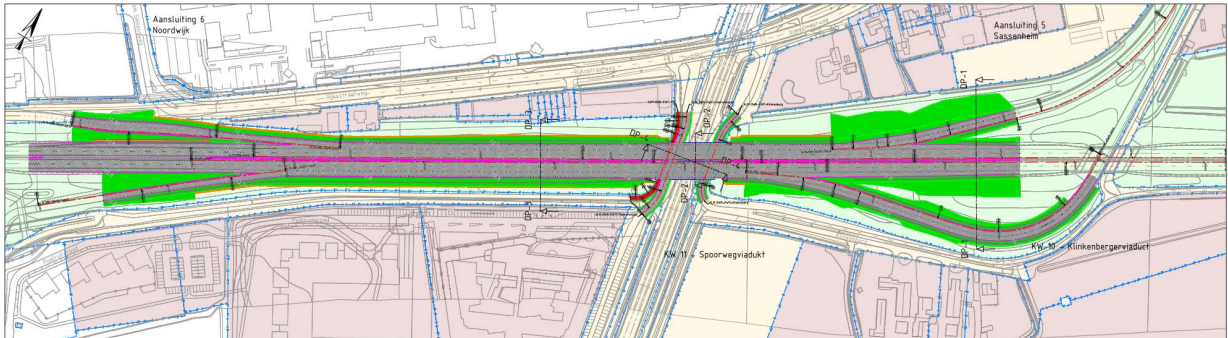
18 | VenR Spoorwegviaduct A44 (WNZ) | Marktinformatiebijeenkomst | 6 november 2024



18

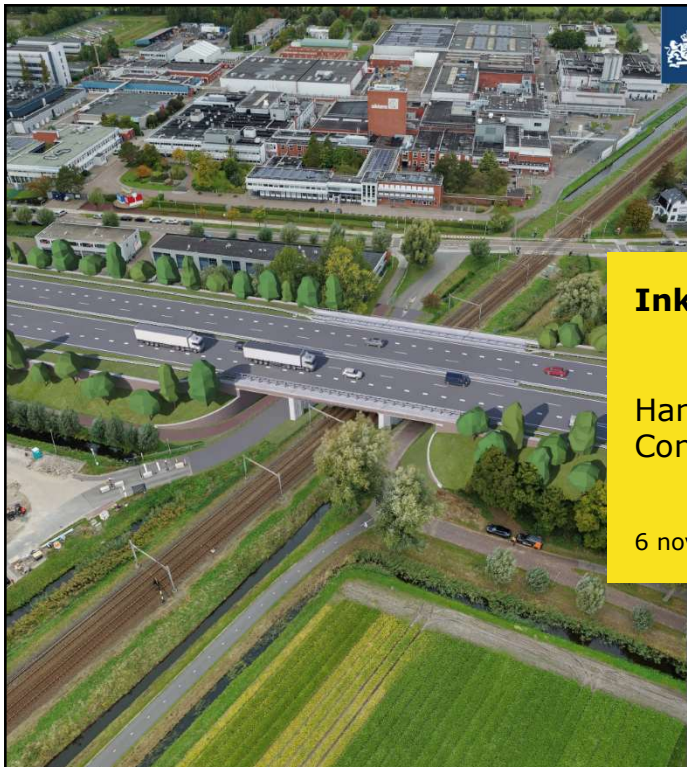


Veiligheid – Werken op een postzegel



19 | VenR Spoorwegviaduct A44 (WNZ) | Marktinformatiebijeenkomst | 6 november 2024

19



Inkoop en aanbesteding

Hans de Kievit
Contractmanager

6 november 2024



20



Contract en aanbesteding

Gelijksoortige aanpak als bij eerste contract:

- Contractvorm: D&C
- Procedure: Concurrentiegericht dialogoog
 - Voornemen: Geen trechtering in dialoog → Direct naar 3 partijen op basis van selectiecriteria
 - Leerervaringen uit dialoog VenR Kunstwerken A44 (WNN) meegenomen
- Ontwerptimalisatie door de opdrachtnemer:
 - Kunstwerkontwerp op niveau Voorlopig Ontwerp
 - Bovenleidingontwerp op niveau Definitief Ontwerp

21 | VenR Spoorwegviaduct A44 (WNZ) | Marktinformatiebijeenkomst | 6 november 2024

21



Geschiktheidseisen en selectiecriteria

Geschiktheidseisen:

- Projectmanagementervaring > € 30 mio
- Ervaring met bovenleiding-werkzaamheden voor ProRail
- ...

Selectiecriteria, gedacht wordt aan:

- Nader te bepalen
- ...

22 | VenR Spoorwegviaduct A44 (WNZ) | Marktinformatiebijeenkomst | 6 november 2024

22



EMVI-BPKV

Eerste gedachtes EMVI-BPKV:

- Hinder voor weggebruiker / spoorweggebruiker / omgeving
- Vergunningen
- Duurzaamheid

23 | VenR Spoorwegviaduct A44 (WNZ) | Marktinformatiebijeenkomst | 6 november 2024

23



Planning op hoofdlijnen

Start aanbesteding:	Q4 2025, bandbreedte 2-6 maanden
Gunning:	Q2 2026, bandbreedte 2-6 maanden
Realisatie:	2027 - 2028

24 | VenR Spoorwegviaduct A44 (WNZ) | Marktinformatiebijeenkomst | 6 november 2024

24

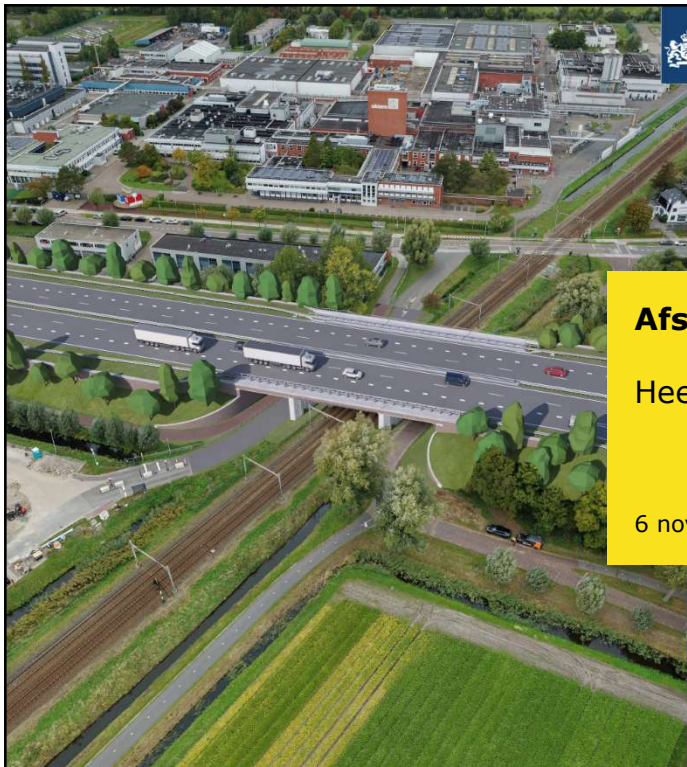


Marktconsultatie

- Individuele gesprekken met maximaal 8 partijen
- Digitaal via Ms-Teams
- Belangrijkste onderwerpen:
 - Doorzagen bestaande viaduct
 - Treinvrije periodes voor de uitvoering van het werk
 - Veiligheid – Werken op een postzegel
- Verslaglegging: Uiterlijk 21 november terugkoppeling via TenderNed

25 | VenR Spoorwegviaduct A44 (WNZ) | Marktinformatiebijeenkomst | 6 november 2024

25



Afsluiting

Heeft u nog vragen?

6 november 2024

26

Dit is een uitgave van:
Rijkswaterstaat Grote Projecten en Onderhoud
Projectteam VenR Kunstwerken A44

November 2024