



Reconstructie knooppunt Amstel

Bedoelingenboekje

Zaaknummer: 31201543
Datum: 8-11-2024
Versie: 1.0

Voorwoord

Voor u ligt het bedoelingenboekje voor de reconstructie van knooppunt Amstel waarin wij u als lezer en als potentiële opdrachtnemer meenemen in de in de opgave die voorligt en de samenwerking die wij als opdrachtgever voor ogen hebben.

In dit document beschrijven wij waar wij vandaan komen en waarnaartoe wij samen op weg zijn. Het is als het ware de rode draad die ons verbindt. Het is de basis waarop wij deze samenwerking - die leidt tot de reconstructie van knooppunt Amstel en de verbreding van de ring A10 Zuid - met onze opdrachtnemer willen invullen om tot een goed eindresultaat te komen. Daarbij is het behalen van het eindresultaat net zo belangrijk als de weg ernaartoe. Dit bedoelingenboekje geeft inzicht in de historie van Zuidas(dok) en beschrijft welke succesfactoren een rol spelen bij de realisatie en wat partijen van elkaar mogen en kunnen verwachten.

Hoofdstuk 1 start met de historie van Zuidasdok. Via de historie van het project, wordt in hoofdstuk 2 stilgestaan bij de opgave, de scope (verdeeld in knooppunt Amstel-Zuid en knooppunt Amstel-Noord), de gemaakte keuzes, de ambitie en de opgave voor het project Reconstructie knooppunt Amstel (KNA). In hoofdstuk 3 is aandacht besteed aan het effect van de lange historie van Zuidasdok op de omgeving, de omgevingsissues en het drukke stedelijk gebied waarin een van de drukste snelwegen van Nederland wordt verbouwd. In hoofdstuk 4 is uitgelegd op welke wijze KNA gerealiseerd wordt en wat dit betekent voor de samenwerking.

Met dit bedoelingenboekje heeft iedereen hetzelfde startpunt, en krijgt iedereen helder voor ogen waar we vandaan komen en waarnaartoe we samen op weg zijn. Het bedoelingenboekje komt nadrukkelijk geen contractuele status toe en er vloeien geen contractuele verplichtingen uit voort. Dit boekje is bedoeld om context en beeld te schetsen, zodat de opdrachtnemer die deze aanbesteding wint - en met Zuidasdok in zee gaat - op de hoogte is van de ambitie en uitgangspunten. Zo gaan partijen goed voorbereid op weg.

Inhoud

1	Historie	4
1.1	Het verhaal van Zuidasdok: voor een betere bereikbaarheid	4
1.2	De eerste stappen in de realisatie van Zuidasdok 2012-2019	7
1.3	'Voortvarend bouwen voor de toekomst'	9
1.4	Van project naar programma	10
2	De opgave KNA	12
2.1	Scopesplitsing en demarcatie	13
2.2	Kenmerken	15
2.3	Uitdagingen	15
3	De omgeving van KNA	17
3.1	Historie en effecten op omgeving	17
3.2	Nieuwe opdrachtnemers, andere beloften	18
3.3	Betrokken en geïnteresseerde omgeving	18
3.4	Omgeving KNA en omgevingsissues	19
3.5	Draagvlak en monitoren	20
4	Aanpak	22
4.1	Gefaseerd opdragen van KNA	22
4.2	Koepelovereenkomst en deelovereenkomsten	22
4.3	KNA-Zuid	23
4.3.2	26	
4.4	KNA-Noord	27
5	Tot slot: gezocht, een opdrachtnemer	28
	Financiering	29

1 Historie

1.1 Het verhaal van Zuidasdok: voor een betere bereikbaarheid

Het begon als een stip op de kaart. In zijn Plan Zuid tekende Berlage al in 1914 het Zuiderstation als belangrijke tweede toegangspoort voor de stad Amsterdam. De drie grote hoofdassen – de Parnassusweg, de Minervalaan en de Beethovenstraat - zouden op het stationsplein eindigen. Maar de plannen veranderden. Op de spoordijk waarop Berlage ooit zijn ringspoorbaan had bedacht, werd veel later een snelweg aangelegd. In de middenberm ervan werd in 1978 alsnog het bescheiden stationnetje Zuid geopend, met twee sporen en een smal perron.



Figuur 1: Locatie Zuiderstation in Plan Zuid van Berlage

De potentie van het gebied Zuidas is goed zichtbaar geworden door de verbinding van het station en de snelweg met Schiphol. Zuidas groeide uit tot het zakenhart van Nederland. Langs de A10 verschenen prestigieuze kantoorgebouwen waarin vele werknemers kantoor houden. Dagelijks reizen tienduizenden mensen met de auto of trein naar Zuidas om te werken, te studeren of elkaar te ontmoeten. Nog meer mensen reizen via de A10 of het spoor langs Zuidas om elders in het land hun bestemming te bereiken.

Pagina: 4/29

Datum: 8-11-2024

Status: Concept

Zuidasdok INFORMATIE

Zuidas is een belangrijk knooppunt in de noordelijke Randstad. Auto, trein, metro, tram, bus, fiets en voetgangers; alles komt hier samen. En omdat er alleen al rond Amsterdam ieder jaar tienduizend nieuwe woningen worden gebouwd, zal de druk op de (snel)wegen en sporen verder toenemen. Er is meer capaciteit nodig om het drukker wordende verkeer goed en veilig te verwerken. Er moet iets gebeuren, maar de uitdaging is groot.

Station Amsterdam Zuid is hoognodig aan uitbreiding toe. Tussen 2008 en 2019 is het aantal reizigers verdubbeld. Dagelijks zijn de perrons voor de trein en metro krap en overvol. Er is grote behoefte aan bredere perrons en meer toegangen naar deze perrons. Maar het station ligt ingeklemd tussen de rijbanen van de A10, die ook meer ruimte nodig heeft. Het is al jaren een van de drukste snelwegen van Nederland, waar afslaand en doorgaand verkeer is verweven. Voor uitbreiding van de A10 is amper ruimte doordat de rijbanen ingeklemd liggen tussen de gebouwen van Zuidas.

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW), de gemeente Amsterdam, de provincie Noord-Holland en de Vervoerregio Amsterdam werken in Zuidasdok samen om het bijna onmogelijke mogelijk te maken: de noordelijke Randstad en Amsterdam optimaal bereikbaar houden en tegelijkertijd de leefbaarheid en aantrekkingskracht van Zuidas verder vergroten. Zuidasdok vormt een logische aaneenschakeling van werkzaamheden die de komende vijftien jaar een flinke wissel trekken op het gebied. Het is passen en meten - en de kunst om de uitbreidingen en verbredingen er met een schoenlepel in te passen - op slechts enkele meters van de gevels.

In het centrum van Zuidas verdwijnt de snelweg onder de grond om daarmee ruimte te maken voor station Amsterdam Zuid, de geluidsoverlast te verminderen en de luchtkwaliteit te verbeteren. De A10 Zuid wordt een veilige snelweg met een betere doorstroming. Over zes kilometer, tussen de knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel, wordt de A10 verbreed van acht naar twaalf rijstroken en wordt het doorgaande verkeer gescheiden van het bestemmingsverkeer zodat weven niet langer nodig is. Bij beide verkeersknooppunten worden viaducten en bruggen aangepast en worden nieuwe gebouwd om die scheiding en verbreding mogelijk te maken. Het 'project Reconstructie knooppunt Amstel' (hierna KNA) draagt direct bij aan een verbeterde veiligheid en doorstroming op de Ring A10.

Dankzij de snelwegtunnels kan station Amsterdam Zuid zich ontwikkelen tot een hoogwaardig vervoersknooppunt waar trein, metro, tram en bus samenkomen. Straks bevindt al het openbaar vervoer (hierna OV) zich op korte afstand van elkaar, zodat reizigers er snel en comfortabel kunnen overstappen. Net als bij Amsterdam Centraal worden de treinperrons breder. Direct aan de zuidkant van het station komen tramhaltes en aan de noordkant bushaltes. Amsterdam Zuid is

dan klaar voor een derde treinperron met een check-in voor de trein naar Brussel, Parijs, Londen, Berlijn en mogelijk Düsseldorf en Keulen.

Net buiten het station komt de standplaats voor taxi's en een zone om reizigers op te halen en weg te brengen. De huidige Minervapassage wordt verbreed en er komt een tweede doorgang, de Brittenpassage. Rond het station worden de pleinen verrijkt met winkels en terrassen. Na realisatie van Zuidasdok wordt Amsterdam Zuid een levendige ontmoetings- en winkelplek, het visitekaartje van Amsterdam en een van de drukste stations van Nederland met verbindingen naar alle grote steden. En dat op slechts zes treinminuten reizen van Schiphol.

Na alle werkzaamheden krijgt de snelweg aan beide kanten een zo groen mogelijke uitstraling, met bomen langs de rijbanen, groene keerwanden en geluidschermen.

Aan de noordkant van het station legt gemeente Amsterdam het Dokdakpark aan: een verhoogd stadspark met een groene fiets- en wandelroute, en voetgangersbruggen die het park met de andere groene gebieden in Zuidas verbinden. Het Dokdakpark valt niet binnen de scope van Zuidasdok.

Zuidasdok kan bijna niet wachten tot al die werkzaamheden zijn afgerond, want er hangt nog zo veel meer van af. Alleen met een verbouwd station Amsterdam Zuid zijn de nationale en internationale treinambities waar te maken. Meer capaciteit op en rond het treinspoor van Amsterdam zal leiden tot meer en beter treinvervoer naar alle windrichtingen van Nederland. En pas met de komst van een derde treinperron op station Amsterdam Zuid kunnen treinreizigers internationaal reizen. Daardoor komt bij Amsterdam Centraal ruimte vrij voor verdere uitbreiding. Zo wordt een duurzaam alternatief geboden voor het vliegverkeer binnen Europa.



Pagina: 6/29

Datum: 8-11-2024

Status: Concept

Zuidasdok INFORMATIE

Figuur 2: Visualisatie eindbeeld met zicht op tunnel en spoor

Hetzelfde geldt voor de A10. Veel van de plannen in de regio, denk aan de reconstructie van de aansluiting met de A4 en de woningontwikkeling rondom Amsterdam zoals Haven-Stad, hangen samen met de verbreding van de A10 Zuid. Niets doen is dan ook geen optie. Dit zou op termijn meer hinder veroorzaken en een rem zetten op de bouw van een kwart miljoen woningen en de beschikbaarheid van nieuwe arbeidsplaatsen die er tot 2040 gaan komen. In een gebied dat goed is voor een derde van de nationale economie, is niet te veroorloven.

Zuidasdok dient dan ook een veel groter belang: het is een cruciale stap in de verdere ontwikkeling van Nederland na 2040. Maar tegelijkertijd wordt met Zuidasdok ook plaatselijk iets rechtgezet. Want met het deels ondergronds brengen van de A10 en de uitbreiding van het station, wordt Zuidas het tweede centrum van Amsterdam. En krijgt Berlage na meer dan honderd jaar alsnog zijn Zuiderstation als nieuwe toegangspoort van Amsterdam.

1.2 De eerste stappen in de realisatie van Zuidasdok 2012-2019

Zuidasdok is een gezamenlijk project van het Rijk, provincie Noord-Holland, Vervoerregio Amsterdam en gemeente Amsterdam. Op 9 juli 2012 hebben deze partijen een voorkeursbeslissing genomen voor Zuidasdok. Deze is vastgelegd in de Bestuursovereenkomst Zuidasdok en de Structuurvisie Zuidasdok. Zuidas ontwikkelt zich tot het tweede centrum van Amsterdam, een toplocatie waarin werken, wonen en voorzieningen worden gecombineerd met aandacht voor internationale allure, goede bereikbaarheid en hoge kwaliteit van de leefomgeving.

In de Structuurvisie Zuidasdok zijn de volgende gezamenlijke doelstellingen opgenomen:

- Verdere realisatie van een internationale toplocatie als integraal onderdeel van de regio en de stad Amsterdam;
- Een optimaal functionerend hoogwaardig verkeers- en vervoersnetwerk;
- Een kwalitatief hoogwaardig OV-knooppunt kan internationale allure;
- Duurzame inpassing van de infrastructuur ten einde de barrièrewerking te verminderen en de kwaliteit van de leefomgeving te verbeteren.

Belangrijke aandachtspunten bij de realisatie van deze doelstellingen zijn de zorg voor een complete stad en infrastructuur in elke fase van de uitvoering van Zuidasdok. Vooral de bereikbaarheid en leefbaarheid van het gebied zijn van essentieel belang tijdens de uitvoering.

In 2012 is ook besloten een projectorganisatie samen te stellen bestaande uit Rijkswaterstaat, ProRail en de gemeente Amsterdam. Gezamenlijk realiseren zij de scope voor Zuidasdok. De scope bestaat uit:

- Het uitbreiden van de capaciteit en ontvlechting van de A10 Zuid van knooppunt De Nieuwe Meer (KNM) tot en met knooppunt Amstel, inclusief ondergrondse ligging ter hoogte van Zuidas, waarmee het doorgaande en het bestemmingsverkeer van elkaar wordt gescheiden in een hoofd- en een parallelrijbaan;
- Een duurzame inpassing van de weginfrastructuur door het ondergronds situeren van de A10 ter hoogte van het centrumgebied van Zuidas, zodat ruimte ontstaat voor de OV-terminal en het versterken van het centrummilieu van Zuidas;
- De ontwikkeling van een hoogwaardige OV-terminal voor trein en metro, accommodatie groei treinverkeer en ruimtereservering voor een vijfde en zesde spoor;
- Een optimale inpassing van het regionale en stedelijke OV (metro, tram en bus) in de OV-terminal, inclusief dubbelsporige aanlanding van de Noord/Zuidlijn;
- De inrichting van de openbare ruimte met stadsstraten en pleinen, realisatie van fietsonderdoorgang ter hoogte van de RAI en inpassing van de A10 ten behoeve van de ruimtelijke kwaliteit en leefomgeving.

Er zijn sinds 2012 diverse scope-uitbreidingen doorgevoerd die de kwaliteit en veiligheid van de OV-transfer moeten verbeteren. De belangrijkste zijn:

- In 2014 is besloten tot de aanleg van de Brittenpassage, een extra passage met stijgpunten naar de metro- en treinperrons, ter hoogte van de Benjamin Brittenstraat. Ook is besloten tot het integraal verbreden van de Minervapassage (de huidige voetgangerspassage met stijgpunten naar metro en trein) waarmee extra kwaliteit is geleverd voor de OV-terminal en de interwijkfunctie van deze passage. Beide passages zijn onder andere mogelijk gemaakt met financiering vanuit commerciële ontwikkelingen (NS).
- In 2016 is besloten om een voorinvestering op te nemen voor de realisatie van een 5e/6e spoor en de Daklaan (DokDakPark¹). Het betrof de funderingen en kolommen aan de noord- en zuidzijde van de Britten- en Minervapassage. In 2017 is besloten om een tweede set voorinvesteringen op te nemen voor de realisatie van een 5e/6e spoor gecombineerd met

¹ Het DokDakpark is een verhoogd stadspark tussen de Beethovenstraat en de Parnassusweg, aan de noordzijde van het nieuwe station Amsterdam Zuid. Het plan voorziet in een park op de daken van de voorzieningen. Het DokDakpark maakt geen onderdeel uit van de vigerende scope.

een extra waterberging, het sluiten van het OV-carré² door commerciële voorzieningen in de zuidplint en het inpandig maken en uitbreiden van de zuidwestelijke fietsenstalling.

De uitvoeringswerkzaamheden voor Zuidasdok waren aanvankelijk ondergebracht in één integraal contract dat na een aanbestedingstraject in 2017 definitief is gegund aan Bouwcombinatie ZuidPlus. Na de gunning is de zogenoemde 'herijkingsfase' begonnen, die ervoor bedoeld was op een beheerste wijze aan de uitvoering te kunnen beginnen op basis van een maakbaar plan; het Integraal Voorontwerp (iVO).

In de tweede helft van 2018 werd duidelijk dat Zuidasdok complexer en risicovoller is dan voorzien. De situatie van Zuidasdok leidde ertoe dat de financiële haalbaarheid en de planning zwaar onder druk kwamen te staan. De bouwwerkzaamheden vielen stil en in het Bestuurlijk Overleg rees de vraag of Zuidasdok op basis van de actuele inzichten de optimale oplossing biedt voor de bereikbaarheid op de weg en de groeiende reizigers aantallen in het OV.

Medio 2019 besluit het Bestuurlijk Overleg een verkenning uit te laten voeren naar nut en noodzaak van de opgaven, zowel vanuit het perspectief ruimtelijke ordening als dat van vervoer en transport. Ook wordt naar mogelijke optimalisaties en versoeringen gekeken. De bestuurders stellen daartoe minister van staat S.M. Dekker aan.

1.3 'Voortvarend bouwen voor de toekomst'

In maart 2020 presenteert Dekker haar rapport 'Voortvarend bouwen voor de toekomst'. De titel zegt het al; zij adviseert het Bestuurlijk Overleg voortvarend door te gaan met Zuidasdok en een eenmalige extra budgetbijdrage te doen. Uit het onderzoek van Dekker uit 2020 naar het nut en de noodzaak van Zuidasdok blijkt dat:

- De realisatie van de scope van Zuidasdok de situatie voor de ruimtelijke ordening, het wegverkeer en het OV verbetert;
- Voor de verdere ontwikkeling van de Zuidas als internationale toplocatie, de realisatie van tenminste het huidige plan (de huidige scope van Zuidasdok) nodig is;
- De realisatie van Zuidasdok de fileproblemen op de Ring A10 Zuid zal verminderen;

² Het geheel van commerciële voorzieningen aan de noord- en zuidzijde van de OV-terminal en de Britten- en Minervapassage creëert een vierkant van voetgangerspassages in en rondom de OV-terminal. Dit wordt de OV-carré genoemd.

- Ook de bouw van de tunnels zal zorgen voor een duurzame inpassing van de infrastructuur. Ook verminderen de tunnels de barrièrewerking en verbeteren ze de kwaliteit van de leefomgeving;
- De tunnels nodig zijn voor het realiseren van een hoogwaardig OV-knooppunt. Met name vanuit veiligheidsoogpunt is de urgentie en noodzaak voor spoedige uitbreiding van de OV-terminal Amsterdam Zuid noodzakelijk. De groei van het aantal reizigers op de OV-terminal wordt door alle stakeholders onderkend;
- Er is onderzocht welke versnellingsmogelijkheden er zijn, er valt echter niet veel tijdwinst te behalen;
- Er tijdens de uitvoering veel aandacht moet zijn voor de leefbaarheid in en om de Zuidas;
- De lange looptijd van Zuidasdok vraagt om goede afstemming en nauw contact met de omgeving;

Dekker adviseert om Zuidasdok in de schijnwerpers te zetten en te laten zien wat het perspectief is: dat bouwen aan Zuidasdok een huzarenstukje is. Zij roept op om voortvarend en met nieuw elan aan de slag te gaan en om aan draagvlak en trots te werken bij alle betrokken partijen. En zo geschiedde. In maart 2020 omarmen en herbevestigen de bestuurders in gezamenlijk overleg het advies van Dekker en de scope van Zuidasdok. Als reactie op het advies van Dekker maken de bestuurders een aantal keuzes. Zo wordt besloten de scope van Zuidasdok op te delen in vier verschillende hanteerbare projecten: OVT, Tunnels, Knooppunten (De Nieuwe Meer en Amstel) en S&C/ICT.

De overeenkomst met Bouwcombinatie ZuidPlus past hier niet meer in en in juni 2020 wordt de overeenkomst met Zuidplus, met uitzondering van een aantal uitvoeringswerkzaamheden voor OVT, beëindigd. Daaronder vallen het inschuiven van dekken van de Brittenpassage en het leveren van een definitief ontwerp voor de OV-Terminal, tunneltechnische installaties en brugtechnische installaties.

1.4 Van project naar programma

Vervolgens ontwikkelt Zuidasdok zich van een project- naar een programmastructuur met vier verschillende projectteams die de projecten uitvoeren en vangt zij aan met de aanbesteding en uitvoering van het eerste project OVT. Dat wordt zomer 2021 gegund. Vrijwel direct daarna start de aanbesteding van het volgende project; de Reconstructie van knooppunt De Nieuwe Meer (KNM) dat eind 2022 wordt gegund.

Halverwege 2022 krijgt ook Zuidasdok te maken met extreme prijsstijgingen en de effecten van geopolitieke ontwikkelingen. Het gevolg: budgetspanningen, waardoor het programma niet voldoende financiële middelen heeft voor de realisatie van de volledige scope van Zuidasdok. Bestuurders doen in 2022 een extra budgetbijdrage aan Zuidasdok, maar die blijkt anno 2024 toch niet voldoende te zijn. Desgevraagd bevestigen bestuurders nogmaals de volledige scope, maar geven tevens aan geen extra bijdrage te willen doen. De reeds

Pagina: 10/29

Datum: 8-11-2024

Status: Concept

Zuidasdok INFORMATIE

gegunde contracten gaan gewoon door, maar voor de projecten Tunnel en Reconstructie van KNA komt de organisatie Zuidasdok tot een andere aanpak: een gefaseerde opdrachtverlening. Naast deze ontwikkeling speelt er ook nog een andere ontwikkeling die doorwerkt in KNA. Namelijk de keuze van het ministerie van IenW om de contractomvang van projecten te verkleinen en daarmee de beheersbaarheid te vergroten. Beide ontwikkelingen werken door in de aanpak van KNA.

De projecten OVT en KNM zijn inmiddels (vol) in uitvoering. Zomer 2023 is de aanbesteding van het project Tunnel gestart en zomer 2024 is de opdracht voor het ontwerp van de tunnel opgedragen. Over de realisatie wordt op een later tijdstip beslist. KNA is het laatste project van Zuidasdok dat in uitvoering gaat.

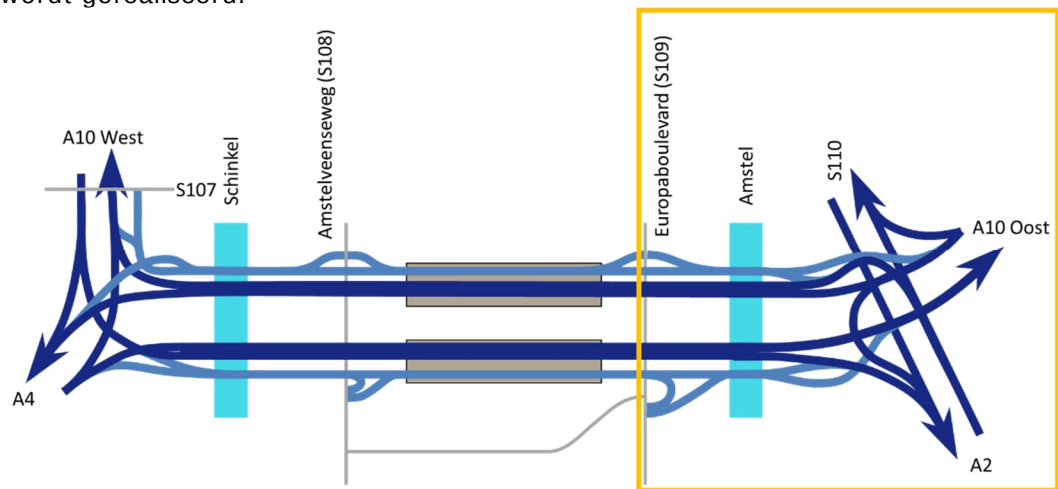
Zuidasdok krijgt steeds meer vorm en bekendheid. De energie en trots gaan door het gebied. Tegelijkertijd leven er vragen over de planning en de impact van de werkzaamheden. Enerzijds beginnen de eerste resultaten zichtbaar te worden, anderzijds zijn straks alle projecten van Zuidasdok gelijktijdig in uitvoering. Dat vraagt veel van de omgeving en leidt bij een deel van de bewoners en bedrijven tot zorgen; dat vraagt om een groot omgevingsbewustzijn en voorspelbare afstemming met de omgeving (zie hoofdstuk 3). De buitenwereld volgt Zuidasdok met belangstelling; van omwonenden en bedrijven tot de landelijke media en politiek. Het is balanceren tussen de verschillende belangen.

In dit krachtenveld opereert Zuidasdok, een van de grootste infrastructuurprojecten van Nederland. Met KNA wordt de vernieuwing van de A10 Zuid, een van de drukste snelwegen van Nederland, voltooid. De weg vormt het portaal van de regio Amsterdam. De ring A10 is binnen het netwerk de grootste 'rotonde' van Noord-Holland. Een goede doorstroming van het verkeer is essentieel. Met de reconstructie van het knooppunt Amstel ontstaat er meer capaciteit op de A10 Zuid. Deze extra capaciteit is noodzakelijk voor de afhandeling van het verkeer dat nog verder zal toenemen de komende jaren. KNA maakt ruim baan voor de verbreding van de A10 Zuid en de afronding van Zuidasdok. En dus ook ruim baan voor de toekomst.

In de volgende hoofdstukken is het volgende beschreven: de opgave van KNA, de omgeving waarin moet worden geopereerd en waarmee rekening moet worden gehouden en de wijze waarop KNA wordt gecontracteerd. Tot slot is aandacht besteed aan de soort opdrachtnemer die geschikt wordt geacht dit werk te realiseren en om mee samen te werken.

2 De opgave KNA

KNA betreft het aanpassen van de rijksweg A10 inclusief het knooppunt Amstel tot en met de Europaboulevard en behelst naast de aanpassingen aan het knooppunt en de verbreding van de A10 Zuid, ook aanpassingen aan het stedelijk wegennet. Met KNA wordt het bestemmings- en doorgaand verkeer op het knooppunt en de A10 Zuid gescheiden, door het realiseren van een hoofd- en parallelstructuur op de A10, die aansluit op de hoofd- en parallelstructuur die door Zuidasdok Tunnel wordt gerealiseerd.

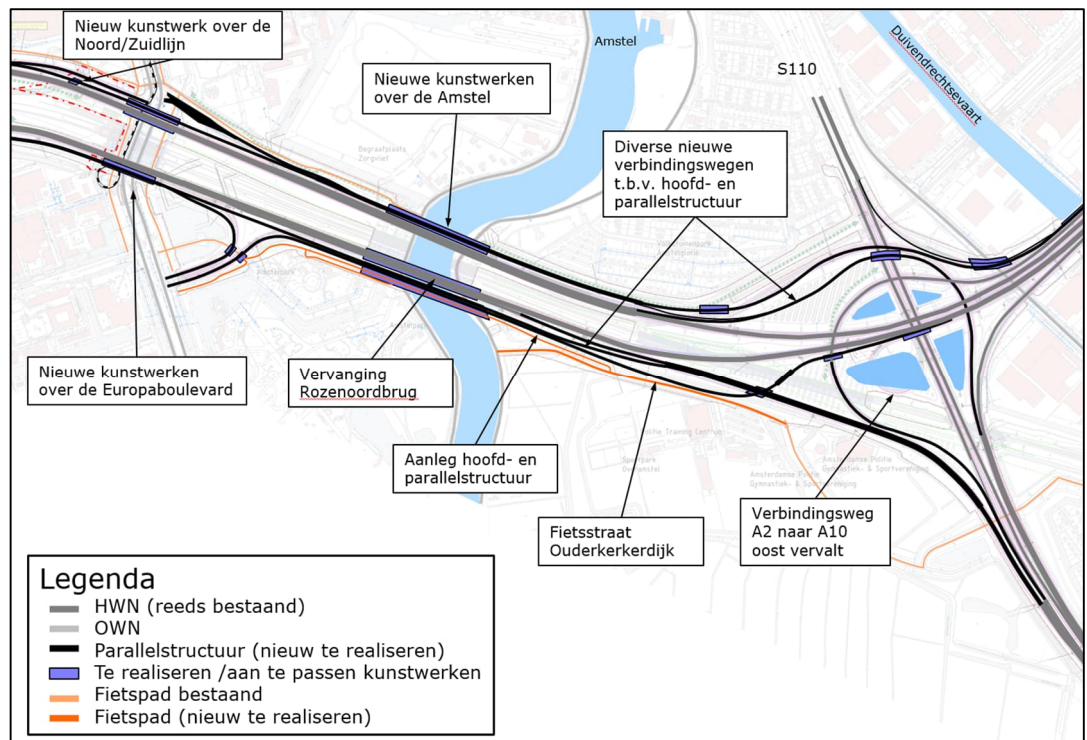


Figuur 3: Schematische weergave Zuidasdok met in het kader KNA

Het scheiden van het verkeer verbetert de doorstroming en de verkeersveiligheid in dit drukbezochte grootstedelijke gebied. Dit draagt bij aan een betere bereikbaarheid van de noordelijke Randstad en Amsterdam.

Meer specifiek worden er met KNA 20 viaducten (om)gebouwd, nieuwe verbindingsbogen aangelegd, twee nieuwe bruggen over de Amstel gebouwd, diverse geluidsschermen aangelegd en wordt de bestaande zuidelijke Rozenoordbrug vervangen. De bestaande fietsverbinding over de zuidelijke Rozenoordbrug wordt verplaatst naar de nieuw te bouwen brug voor de parallelrijbaan. De Ouderkerkerdijk tussen de Amstel en de politieacademie wordt aangepast naar een fietsstraat. Voorts zijn er aanpassingen voorzien aan de Europaboulevard.

Met KNA wordt het laatste deel van de verbreding van de A10 Zuid afgerond.

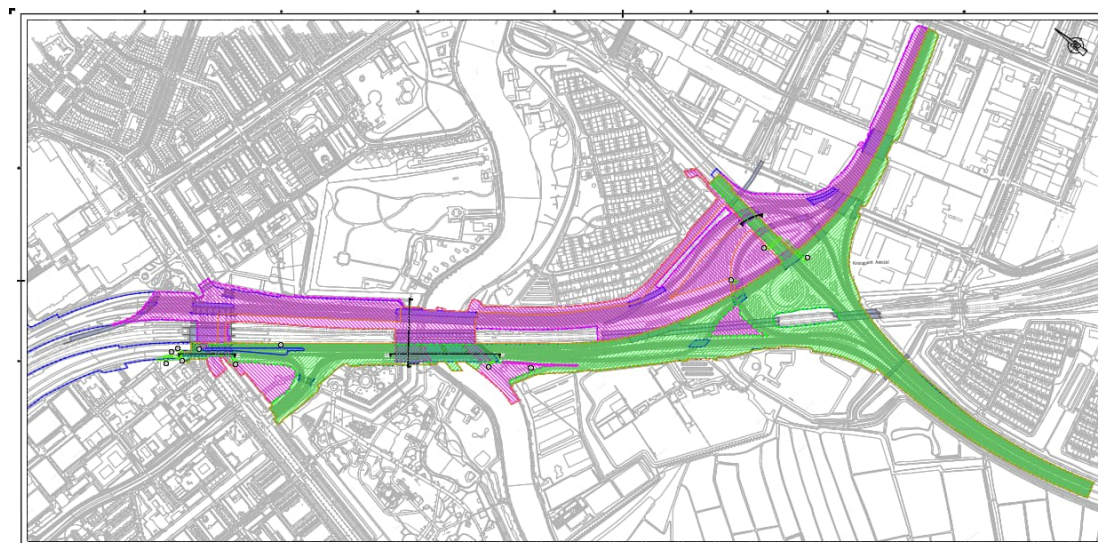


Figuur 4: Scope KNA

2.1 Scopesplitsing en demarcatie

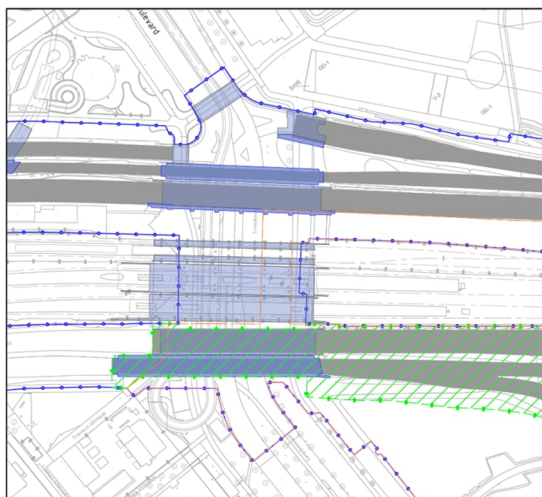
In de optimale situatie had Zuidasdok de scope van KNA in één integraal contract aanbesteed. De raakvlakken met het stedelijk wegennet zijn groot en de ruimte waarin en waarmee gewerkt moet worden is heel beperkt. Een integrale aanpak zou de meest passende aanpak zijn geweest. Maar de eerder geschetste ontwikkelingen van de budgetspanning en het beperken van de contractomvang, hebben ertoe geleid dat ervoor gekozen is om KNA toch te verdelen over twee logische en voor de markt behapbare onderdelen: een zuidelijk deel (hierna: KNA-Zuid) en een noordelijk deel (hierna: KNA-Noord) die grofweg gescheiden worden door de sporenbundel. Opgemerkt wordt dat de openbare ruimte op zowel de Europaboulevard als onder de Rozenoordbruggen behoort tot de scope van KNA-Noord en de gehele A2 behoort tot de scope van KNA-Zuid. Om de risico's te beheersen, vooral de risico's in relatie tot de beperkte ruimte en de raakvlakken met het stedelijk wegennet, is het wenselijk dat deze twee onderdelen wel door dezelfde partij worden gerealiseerd. Hoe wordt aangepakt wordt in hoofdstuk 3 beschreven.

De twee delen zijn in onderstaande systeemgrenzentekening weergegeven: een noordelijke deel (paars) en een zuidelijk deel (groen).

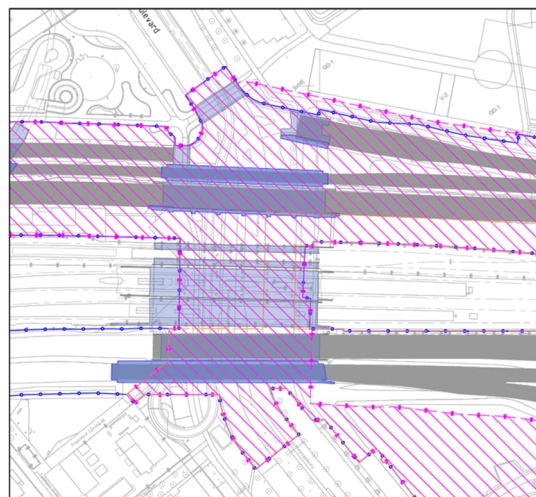


Figuur 5 Systeemgrenzentekening KNA-Noord (paars) en KNA-Zuid (groen)

In paragraaf 2.2. is uitgelegd dat de zuidelijke Rozenoordbrug op het kritieke pad ligt en dat het belangrijk is dat deze zuidelijke Rozenoordbrug tijdig buiten gebruik wordt genomen. Vanwege deze urgentie wordt dan ook met de realisatie van KNA-Zuid begonnen. KNA-Zuid zal ook de bouwwegen en werkterreinen inrichten. Deze bouwwegen en werkterreinen worden vervolgens door KNA-Noord overgenomen en uiteindelijk als definitieve openbare ruimte ingericht.



Figuur 6: Systeemgrens KNA-Zuid ter hoogte van de Europaboulevard. De oranje lijn geeft de werkgrens aan voor de aanleg van de bouwwegen en werkterreinen.



Figuur 7: Systeemgrens KNA-Noord ter hoogte van de Europaboulevard. De werkzaamheden op het stedelijk wegennet en definitief inrichten van de openbare ruimte wordt door KNA-Noord uitgevoerd.

2.2 Kenmerken

Een belangrijk kenmerk van KNA is dat de werkzaamheden binnen een beperkte fysieke ruimte in een druk stedelijk gebied plaatsvinden, terwijl 'de winkel open moet blijven'. Locaties met beperkte ruimte zijn onder andere: rondom de Europaboulevard, de Rozenoordbrug, de kunstwerken over de Noord/Zuidlijn (KW11a/b) en de Ringspoorlijn (KNA03b). Er zijn raakvlakken met de infrastructuur van metro en tram, trein, de vaarwegen, het hoofdwegennet en het stedelijk wegennet aan zowel de noordzijde als aan de zuidzijde van de A10 Zuid. Binnen het knooppunt is weliswaar meer ruimte beschikbaar, echter dient er ook met rijbanen geschoven te worden om plaats te maken voor de benodigde aanpassingen. De verschillen in verticaal alignement maken dit tot een complexe puzzel. Naast de beperkte ruimte bij de zuidelijke Rozenoordbrug, is de huidige staat van de zuidelijke Rozenoordbrug een belangrijk kenmerk van KNA. De brug is in 2022 versterkt, maar dient voor een bepaalde datum buiten gebruik te zijn genomen om vervolgens te worden gesloopt. Dit is nodig omdat is gebleken dat de brug zijn beoogde levensduur niet zal halen. Om het verkeer over de A10 doorgang te laten vinden zal eerst een nieuwe brug nodig zijn. Daarna kan de bestaande worden gesloopt. Deze volgorde is bepalend voor de planning.

2.3 Uitdagingen

Hoe kan dit werk, waarbij sprake is van werken in een druk stedelijk gebied, binnen de beschikbare tijd veilig worden gerealiseerd? Hieronder zijn de belangrijkste uitdagingen toegelicht.

2.3.1 Bouwopgave in relatie tot omgeving

Het werken dichtbij operationele netwerken, zoals het stedelijk wegennet, en de railinfrastructuur, betekent uitdagingen in het ontwerpproces als ook in de realisatiefase op het gebied van veiligheid, planning en bouwlogistiek.

Het is voor iedereen evident dat er sprake zal zijn van hinder. De aan- en afvoermogelijkheden bij de Rozenoordbrug en de Europaboulevard zijn beperkt. Het verkeer ter plaatse mag slechts zeer beperkt worden gestremd. Er zijn veel belanghebbenden waaronder bedrijven die dicht op het werk zitten, bewoners die gedurende lange tijd te maken hebben met de ontwikkelingen en de beheerders van naastgelegen spoorbruggen. Bovendien is KNA niet het enige project in de omgeving en is er ook sprake van een direct raakvlak met het naastgelegen project Tunnel. De werkzaamheden leggen een aanzienlijke druk op het wegennet, zeker tijdens de spits. (Verkeers)onveilige situaties moeten worden voorkomen, het bouwproces moet zo efficiënt en voorspelbaar mogelijk worden ingericht en er mag niet meer hinder zijn dan afgesproken met de partijen in de directe omgeving. Dat betekent voorspelbaar en betrouwbaar zijn in wat is afgesproken.

Pagina: 15/29

Datum: 8-11-2024

Status: Concept

Zuidasdok INFORMATIE

2.3.2 Uitdagingen op het gebied van fasering

Het werken in een druk stedelijk gebied. De aard en omvang van de belangen van betrokkenen zijn twee aspecten die een belangrijke rol spelen voor de bouwopgave. De aanleg van de parallelstructuur binnen KNA is uiteraard een voorwaarde voor de openstelling van de tunnels. Beide projecten worden gelijktijdig uitgevoerd. Dit betreft een belangrijk raakvlak dat beheerst dient te worden zodat de gebruikers en de bouwactiviteiten soepel doorgang kunnen vinden. Ook is de beheersing van belang om de verschillende onderdelen (zoals bv. grondkeringen en geluidschermen) in de eindsituatie goed op elkaar te laten aansluiten. Voor de zuidelijke parallelstructuur gaat de referentiefasering uit van het aanleggen van een bypass van de 'verbindingsweg s' van de A10 Zuid naar de A2 richting Utrecht. Om zo ruimte te maken voor het grondwerk en de bouw van een nieuw kunstwerk (KNA08a) voor de nieuwe 'verbindingsweg s'.

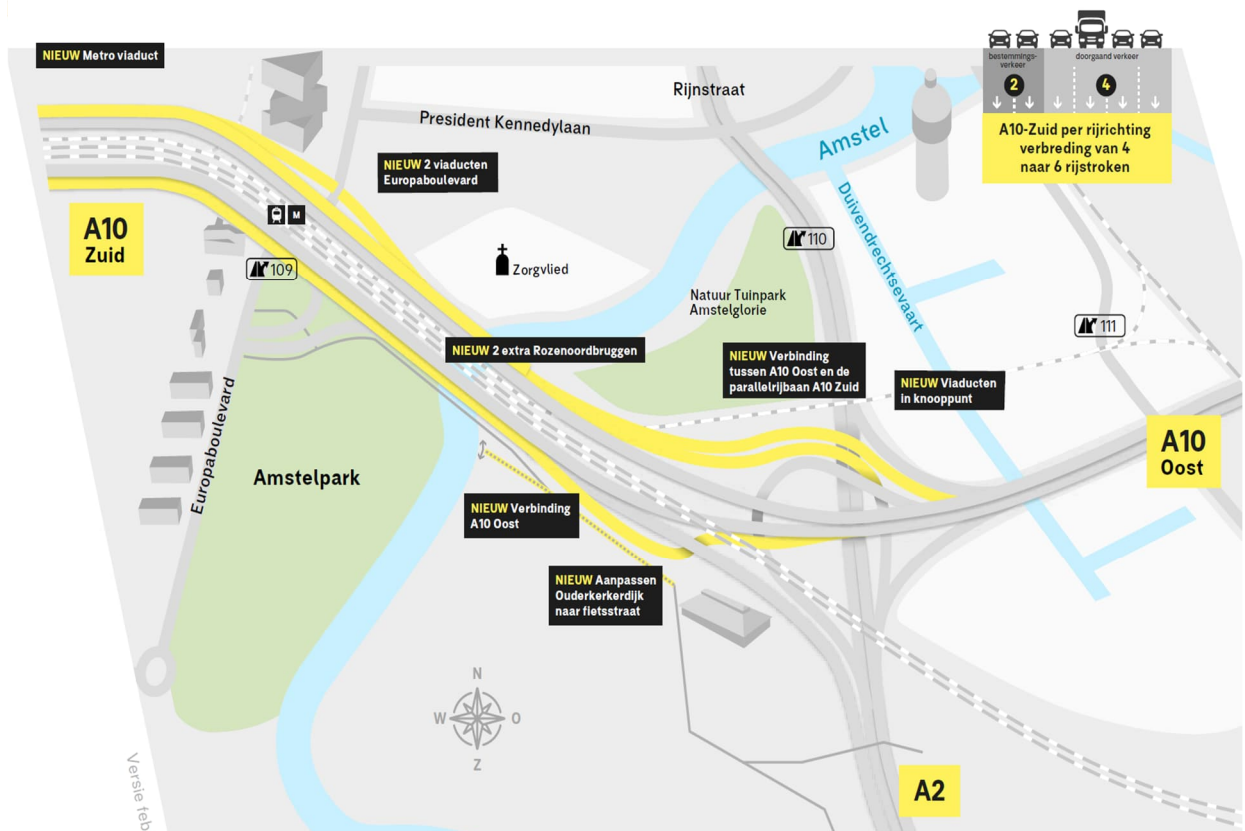
Na de bouw van de nieuwe zuidelijke Rozenoordbrug (KW10b) zou de bestaande hoofdrijbaan tijdelijk over het nieuwe kunstwerk geleid kunnen worden. Op die manier kan het dek van de bestaande zuidelijke Rozenoordbrug (KW10a) gesloopt worden en het nieuwe kunstwerk worden teruggebouwd, waarna de zuidelijke hoofd- en parallelstructuur afgebouwd kunnen worden. Ook de sloop en nieuwbouw van KNA16 moeten in een aantal fases gebeuren.

2.3.3 Vervanging zuidelijke Rozenoordbrug

De bestaande zuidelijke Rozenoordbrug (KW10a) ligt straks ingeklemd tussen de bestaande spoorbrug en de nieuw te bouwen brug voor de parallelrijbaan (KW10b). De brug kruist de Kleine Wetering, Amsteldijk, de Amstel, en Ouderkerkerdijk. Belangrijke (recreatieve) routes die beperkt gestremd mogen worden. Er is dus weinig fysieke ruimte voor bouwlogistiek, en de naastgelegen infrastructuur (de A10 en spoorweg) is cruciaal voor de bereikbaarheid van de regio. Samen met de constructieve staat van de brug maakt dit alles de sloop en de nieuwbouw tot een complexe opgave.

3 De omgeving van KNA

Het verbouwen een snelweg midden in een druk stedelijk gebied kan niet zonder een goede relatie te onderhouden met de gebruikers ervan en rekening te houden met hun belangen. De lange historie van Zuidasdok heeft effect en impact op de omgeving. Draagvlak creëren en behouden wordt gerealiseerd door voorspelbaar te zijn.



Figuur 8: Visuele impressie van de belangrijkste veranderingen in KNA

3.1 Historie en effecten op omgeving

Sinds het begin van de plannen van Zuidasdok volgt de omgeving de ontwikkelingen op de voet en is er regelmatig contact geweest met de omgeving. Met het tekenen van de bestuursovereenkomst in 2012 werd Zuidasdok concreet. In datzelfde jaar werd de projectorganisatie Zuidasdok opgezet. Het was een startschot voor het project, maar de omgeving moest nog wel aanhaken. Dat gebeurde stapsgewijs toen het verhaal van Zuidasdok werd verteld. Via informatiebijeenkomsten is verteld wat Zuidasdok inhield, hoe het ontwerp eruit

Pagina: 17/29

Datum: 8-11-2024

Status: Concept

Zuidasdok INFORMATIE

zou komen ter zien en wat het Tracébesluit inhield. Ook is grotendeels opgehaald wat er speelt in de omgeving. Een belangrijke mijlpaal was de vaststelling van het Tracébesluit in 2016. Dit was de ruimtelijke en juridische basis om Zuidasdok te gaan realiseren en aan te besteden. Bouwcombinatie ZuidPlus ging uit de startblokken met de enorme opgave van Zuidasdok als één project. Centraal stond de vraag: hoe kan de opdrachtnemer de doelstellingen realiseren van een beheerste uitvoering in een zeer complexe omgeving?

Zoals beschreven in hoofdstuk 1, bleek het project Zuidasdok in de aanvankelijke omvang te complex. Het werd onzeker of het project nog doorgang kon vinden, waardoor de communicatie met de omgeving afnam. Daar kwam in 2020 verandering in, toen een doorstart werd gemaakt op basis van het advies van Dekker. Het programma werd opgeknipt in projecten en Zuidasdok trad voorzichtig weer naar buiten. De omgeving had meteen vragen over wat de doorstart voor haar betekende en hoe het zat met de financiële dekking. In november 2022 hebben bestuurders een extra budgetbijdrage gedaan.

Tussen de eerste plannen van Zuidasdok en nu zit een lang tijdsbestek. Men is weliswaar voortvarend verdergegaan, in eerste instantie vooral intern Zuidasdok om alles op orde te krijgen voor de aanbesteding.

3.2 Nieuwe opdrachtnemers, andere beloften

Sinds het begin van 2021 zijn de gesprekken met de stakeholders van KNA voortgezet. De doorstart en het opknippen van Zuidasdok in vier projecten en de komst van nieuwe opdrachtnemers betekent ook een verandering in beloften. Met gemeente Amsterdam en het Rijk zijn gesprekken gevoerd over de hinder die de reconstructie van het knooppunt zal veroorzaken. Ook zijn er afspraken gemaakt over het gebruik van het wegennet en afsluitingen. Door middel van beheerdersverklaringen is draagvlak verkregen voor de gestelde eisen en ontwerpuitwerking. De aandachtspunten en afspraken met beheerders zijn vastgelegd in beheerdersverklaringen. Deze afspraken worden nu geactualiseerd in samenspraak met de betrokken partijen.

3.3 Betrokken en geïnteresseerde omgeving

In 2023 zijn de eerste twee inloopbijeenkomsten van KNA geweest en in het voorjaar was er een bijeenkomst voor bewoners en bedrijven rondom de Joan Muyskenweg en de oostkant van de Amstel. In het najaar was er eenzelfde bijeenkomst voor bewoners en bedrijven rondom de Europaboulevard en de westkant van de Amstel. De opkomst bij beide bijeenkomsten was hoog. Halverwege 2024 is een aantal maatregelen genomen als gevolg van de budgetspanning. Voor KNA resulteert dit in een gefaseerde opdrachtverlening, die zoals gezegd vanwege de Rozenoordbrug start met KNA-Zuid. Deze veranderde aanpak kan leiden tot spanningen in het opgebouwde draagvlak bij de omgeving en kan gevolgen hebben voor de waargenomen betrouwbaarheid van Zuidasdok in

Pagina: 18/29

Datum: 8-11-2024

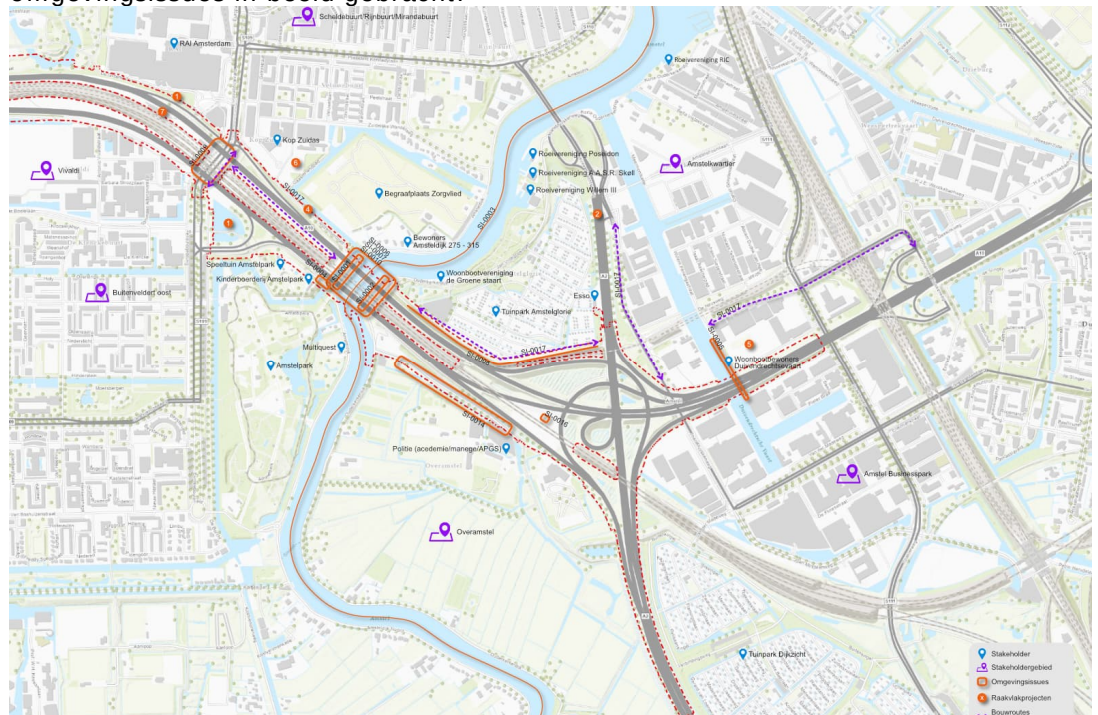
Status: Concept

Samengevat zijn de effecten van de lange historie op de omgeving:

- Grote belangstelling en informatiebehoefte voor KNA en Zuidasdok,
- Zuidasdok is voor de omgeving – die enorm verandert en waarin veel verschillende projecten tegelijkertijd plaatsvinden - een toegankelijk 'loket',
- De omgeving bestaat zowel uit zeer betrokken, mondige en goed geïnformeerde stakeholders als uit gebruikers die nu pas beseffen dat KNA er aan komt en wat dat voor hen betekent.
- De voltooiing van KNA zal vanwege de gefaseerde aanpak mogelijk langer duren en daarmee voor een langere duur hinder voor de omgeving veroorzaken.

3.4 Omgeving KNA en omgevingsissues

Dit gebied kent vele stakeholders van groot naar klein, van weinig tot veel invloed en van veel tot weinig belang. Op de onderstaande kaart zijn de stakeholders en omgevingsissues in beeld gebracht.



Figuur 9: Stakeholders en issues in beeld.

In deze paragraaf zijn de belangrijkste omgevingsissues benoemd:

- Beschikbaarheid hoofdwegennet (speelt op meerdere locaties):
Eventuele stremmingen van het hoofdwegennet hebben grote impact op de omgeving, bijna elke stakeholder heeft belang bij een goede beheersing

Pagina: 19/29

Datum: 8-11-2024

Status: Concept

van dit issue. Denk aan grote evenementenlocaties zoals de Ziggo Dome en de RAI, de ziekenhuizen maar ook aan omwonenden en gebruikers van de A10 Zuid.

- Bereikbaarheid/ beschikbaarheid stedelijk wegennet (speelt op meerdere locaties; ook voor fietsers):
Het stedelijk wegennet zal op verschillende locaties te maken krijgen met (kortere en langere) stremmingen en soms ook hoogtebeperkingen vanwege werkzaamheden aan kunstwerken, bijvoorbeeld de Rozenoordbrug. Dit speelt onder andere bij de Amsteldijk, de Ouderkerkerdijk, de Joan Muyskenweg en de Europaboulevard. Sommige wegen zijn een plusnet voor fietsers en een drukke recreatieve route.
- Leefbaarheid (speelt op meerdere locaties):
Leefbaarheid is een belangrijk aandachtspunt op de locaties waar bewoners, bedrijven en maatschappelijke voorzieningen dicht op de werkzaamheden zijn gevestigd. Dit is onder andere het geval bij de Rozenoordbrug, de Europaboulevard, de buurt Kop Zuidas en het Amstelpark. Zorgen over de groene inpassing en geluidschermen leven ook op deze locaties en bij Natuur en Tuinpark Amstelglorie.
- Hinder of onveilige situaties als gevolg van bouwverkeer:
Om hinder en onveilige situaties door bouwverkeer te beperken, is als uitgangspunt genomen om bouwlogistieke bewegingen voornamelijk via het hoofdwegennet te laten plaatsvinden.
- Onzekerheid raakvlakprojecten:
Het gebied rondom de Europaboulevard, de RAI en de buurt Kop Zuidas is nog volop in ontwikkeling. Er zijn nu zo'n acht raakvlakprojecten in beeld, maar dit kan door de duur van KNA nog wijzigen. Een greep uit onze huidige lijst: de A2 Entree, een Erotisch Centrum in de 'oksel' van de S109, de ontwikkeling van het Amstel Design District en de bouw van een Schakelstation van Liander. Al deze ontwikkelingen maken goede afstemming met deze projecten noodzakelijk.

3.5 Draagvlak en monitoren

Door voorspelbaar te zijn naar de omgeving, wordt draagvlak behouden en gecreëerd bij de verschillende stakeholders. Het omgevingsmanagement verdient veel aandacht bij de voorbereiding en uitvoering van KNA. De opdrachtgever verwacht, mede vanwege de historie en de eerder gemaakte afspraken met de omgeving zoals hiervoor beschreven, dat het omgevingsmanagement intensief zal zijn en veel van een opdrachtnemer vraagt. Het monitoren van het draagvlak voor en tijdens KNA is belangrijk. Want KNA is het laatste project van Zuidasdok dat in uitvoering gaat. De omgeving ervaart dan al een aantal jaren hinder van de andere Zuidasdok projecten. Afhankelijk van ervaringen met de projecten OVT, KNM en Tunnel kan het draagvlak variëren voor KNA. Het draagvlak kan positief zijn, omdat men door eerdere Zuidasdok projecten al voordelen heeft ervaren en het einde in zicht komt. Aan de andere kant kan het draagvlak beperkt zijn

Pagina: 20/29

Datum: 8-11-2024

Status: Concept

aangezien de hinder en vertragingen voor sommige mensen inmiddels hun grens hebben bereikt. Monitoren zorgt dat kan worden bijgestuurd waar dat nodig is.

4 Aanpak

Zoals in hoofdstuk 2 beschreven, wordt KNA gefaseerd opgedragen en uitgevoerd en moet de contractomvang beheersbaar blijven. Deze twee uitgangspunten en het feit dat de (werk)ruimte binnen KNA beperkt is, hebben ertoe geleid dat KNA in meer dan één contract wordt gerealiseerd, maar dat deze contracten wel door dezelfde opdrachtnemer kunnen worden uitgevoerd. Hoe? Dit is in dit hoofdstuk beschreven.

4.1 Gefaseerd opdragen van KNA

Er is voor gekozen om de scope van KNA gefaseerd op te dragen aan de opdrachtnemer, waarbij de scope wordt verdeeld over twee delen die wel door dezelfde opdrachtnemer kunnen worden gerealiseerd. Deze aanpak heeft als voordeel dat de totale scope van KNA intact blijft (door één opdrachtnemer kan worden uitgevoerd) en maakt deze omvangrijke opgave beheersbaar. Een ander voordeel van deze aanpak is dat de opdrachtnemer stimuleert tot een beheerste en efficiënte realisatie van het werk, het delen van kennis, innovatie en het leren van eerdere ervaringen. Voor KNA geldt dat de vervolgoopdracht wordt opgedragen na positieve besluitvorming over de realisatie van KNA-Noord, maar ook na getoonde performance in de eerste opdracht. De opdrachtnemer heeft zelf dus ook invloed op hoe het vervolg loopt.

4.2 Koepelovereenkomst en deelovereenkomsten

Deze aanpak is vormgegeven in een koepelovereenkomst waarbij de scope van KNA wordt verdeeld over twee deelovereenkomsten: KNA-Zuid en KNA-Noord. In de koepelovereenkomst zijn de overkoepelende afspraken opgenomen die voor alle opdrachten gelden. De deelovereenkomsten regelen de realisatie van de specifieke onderdelen en zijn dus projectspecifiek gemaakt. De koepelovereenkomst wordt aanbesteed met toepassing van de procedure van de concurrentiegericht dialoge en wordt aangegaan met één opdrachtnemer. Tijdens de aanbestedingsprocedure worden de gegadigden gevraagd een inschrijving te doen op de koepelovereenkomst. Deze inschrijving bevat een aanbieding voor de eerste deelovereenkomst, deelovereenkomst KNA-Zuid. Gunning van de koepelovereenkomst vindt plaats op basis van de beste prijs-kwaliteit verhouding (BPKV) voor de deelovereenkomst KNA-Zuid. Gelijktijdig met de gunning van de koepelovereenkomst wordt de deelovereenkomst KNA-Zuid direct aan de opdrachtnemer opgedragen. De deelovereenkomst KNA-Zuid betreft een 2-fasen overeenkomst. In deze overeenkomst wordt de prestatie van de opdrachtnemer gemeten (performance). De getoonde performance van de opdrachtnemer tijdens de eerste fase van KNA-Zuid speelt een rol bij het opdragen van de volgende deelovereenkomst, de deelovereenkomst KNA-Noord. Zodra duidelijk is dat de

Pagina: 22/29

Datum: 8-11-2024

Status: Concept

Zuidasdok INFORMATIE

noordelijke parallelstructuur ook daadwerkelijk doorgang kan vinden én de opdrachtnemer voldoende performance heeft getoond in de eerste deellovereenkomst, zal KNA-Noord ook aan de opdrachtnemer worden opgedragen. Hoe dit werkt is in onderstaande paragrafen uitgewerkt.

4.3 KNA-Zuid

4.3.1 Een 2-fasen aanpak voor KNA-Zuid

De overeenkomst voor de realisatie van KNA-Zuid is een integraal Design & Construct contract met een 2-fasen aanpak op basis van onder andere de handreiking 'Toepassing 2-fasen aanpak bij Rijkswaterstaat projecten'³.

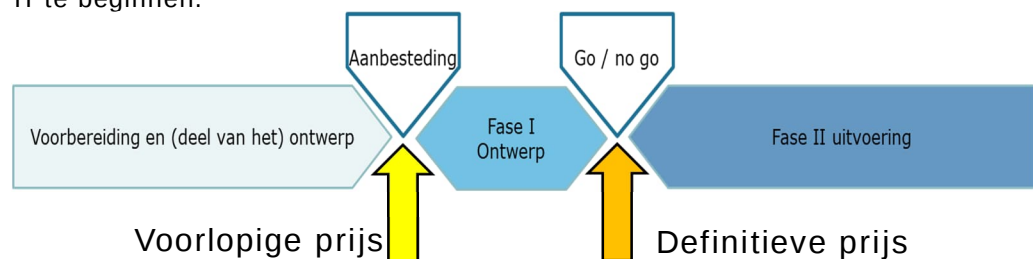
Waarom een 2-fasen aanpak voor KNA-Zuid?

Zoals elk groot infrastructuurproject brengt dit project onzekerheden met zich mee die kunnen leiden tot mee- en tegenvallers. KNA-Zuid kent de grootste onzekerheden binnen het project KNA. De onzekerheden zitten zowel in de oplossing als in de randvoorwaarden en condities waaronder dit deel van de scope moet worden uitgevoerd. Met 'condities' wordt bedoeld op omstandigheden die op een bepaalde manier beperkend of verruimend (kunnen) werken in (keuzes in) het ontwerp en/of de uitvoeringsmethode:

- De onzekerheden in de oplossing betreffen met name de vervanging van de zuidelijke Rozenoordbrug. Dit is zo complex dat de optimale oplossing nog niet is bepaald. Voor deze optimale oplossing is de inbreng van een deskundige opdrachtnemer met kennis van uitvoeringsmethodes en de nieuwste technieken gewenst. Bovendien ligt hier een tijdsuitdaging: de brug moet voor eind 2032 gesloopt zijn.
- De onzekerheden in de randvoorwaarden en condities hebben te maken met de omgeving waarin moet worden gewerkt. De realisatie van KNA vindt plaats midden in een druk stedelijk gebied, waarbij het werken is 'op een postzegel'. Op voorhand is het niet eenvoudig om alle randvoorwaarden en condities zo vast te leggen dat de opdrachtnemer de werkzaamheden realistisch en beheerst kan uitvoeren. Denk daarbij aan toegestane stremmingen van het stedelijk wegennet en vaarroutes, de buitendienststellingen van tram, metro en trein, omleidingsroutes, hinder en de omgeving. De kaders die dit geeft, zullen sterk bepalend zijn voor de te kiezen oplossing en uitvoeringsmethode. Maar ook het omgekeerde zal gelden: afhankelijk van de door de opdrachtnemer te kiezen oplossing en uitvoeringsmethode, genereert dit randvoorwaarden en condities richting de omgeving.

³<https://www.vitaleinfrasector.nl/achtergronden+1/achtergronden/handlerdownloadfiles.ashx?idnv=2475263>

Om de risico's zoveel mogelijk te beperken en voorspelbaar te kunnen zijn naar de markt, opdrachtgevers, stakeholders en omgeving, wordt de 2-fasen aanpak toegepast. Zo blijft het voor de markt aantrekkelijk om mee te doen en zorgen partijen samen dat de risico's en onzekerheden worden beperkt tot een acceptabel niveau voor zowel de opdrachtgever als de opdrachtnemer. De 2-fasen aanpak houdt in dat het contract in twee opvolgende fasen wordt uitgevoerd: fase I en fase II. Het voordeel van de 2-fasen aanpak is dat in fase I de opdrachtnemer samen met de opdrachtgever kan werken aan het oplossen, verminderen en beheersen van de onzekerheden. Daarbij moet de juiste balans gevonden worden tussen de belangen van de opdrachtgever, de stakeholders en beheerste realisatie van het werk. Na deze fase ligt er een haalbaar en maakbaar ontwerp met een voor de opdrachtnemer aanvaardbaar risicoprofiel om een reële prijs voor fase II in te dienen. De prijs wordt namelijk pas definitief gemaakt wanneer risico's beter in te schatten zijn en daarmee acceptabel voor beide partijen. In de overgang van fase I naar fase II wordt getoetst of aan alle voorwaarden is voldaan om aan fase II te beginnen.



Figuur 10: schematische weergave 2-fasen aanpak

4.3.1.1 Fase I – Analyse en ontwerp

In fase I (ontwerpfase) is het overkoepelende doel het verlagen van de risico's tot een acceptabel niveau om 'een verantwoorde prijs' kan te kunnen geven voor de realisatie (fase II). Onderdeel daarvan is het komen tot geoptimaliseerde condities waaronder het werk kan worden uitgevoerd. Uiteindelijk is het de bedoeling dat fase I resulteert in:

- een haalbare en veilig maakbare oplossing voor de realisatie van KNA-Zuid en in het bijzonder voor de sloop en nieuwbouw van de zuidelijke Rozenoordbrug en de realisatie van de overige complexe locaties.
- een uitvoeringsplan met een realistische fasering en realistische condities voor de bouwlogistiek rondom de complexe locaties.
- een robuuste planning met een optimaal adaptief vermogen, die op een beheerste wijze en met een vaste prijs kan worden gerealiseerd, en
- een vaste prijs voor het maken van het uitvoeringsontwerp en de realisatie.

Tijdens fase I is er sprake van een samenwerking waarbij de opdrachtgever een faciliterende rol heeft. Concreet betekent dit dat de opdrachtgever voornamelijk zijn rol pakt in relatie tot de stakeholders, de bevoegde gezagen en de andere omgevingspartijen en dat zij kennis inbrengt ten aanzien van de bestaande

situatie en het eerder opgestelde ontwerpproducten. De opdrachtgever wil nauw betrokken worden bij belangrijke ontwerpkeuzes, maar heeft geen zitting in de ontwerpteams van de opdrachtnemer. De opdrachtnemer richt zich met name op het analyseren en begrijpen van de opgave, het uitvoeren van onderzoeken en de ontwerpwerkzaamheden. Daarbij kunnen de resultaten uit het verleden van pas komen. De opdrachtgever zal de opdrachtnemer daarbij ondersteunen en wegwijs maken. Beide partijen voeren hun rol uit met behoud van ieders verantwoordelijkheid en risicoverdeling conform de UAV-GC 2005. Dit betekent in ieder geval dat de ontwerpverantwoordelijkheid ligt bij de opdrachtnemer. De insteek is dat partijen doen waar ze goed in zijn, eigenaarschap laten zien en open staan voor elkaars belangen.

Performancemanagement

Een belangrijk onderdeel van fase I is de inzet van het zogenaamde performance management. De opdrachtgever monitort en meet de behaalde resultaten en toetst de behaalde bijdrage aan de gestelde doelstellingen via kwaliteitsindicatoren of Kritieke Prestatie Indicatoren (KPI's). Door dit op gezette tijden te doen, geeft dit inzicht in de ontwikkeling die de opdrachtnemer doormaakt. Aspecten die bij het meten van die performance een rol spelen zijn onder andere het waarmaken van de BPKV, de beheersing van de kosten (bijvoorbeeld realiseren van kostenbesparingen of het voorkomen van meerkosten) en de samenwerking met de opdrachtgever. Op basis van de getoonde performance wordt vastgesteld of ook KNA-Noord als vervolgwerk wordt opgedragen. Als de opdrachtnemer de ambitie waarmaakt, dan wordt dit beloond met vervolgwerk.

4.3.1.2 Go-moment fase II uitvoering

Op basis van de resultaten van fase I kan de opdrachtnemer fase II realiseren. Fase II wordt uitgevoerd op basis van een vaste prijs. Het gezamenlijk doel voor fase II is een voorspelbare en beheerste uitvoering. Dat komt in ieder geval tot uiting in enerzijds voor de opdrachtgever een haalbare en maakbare oplossing gecombineerd met prijszekerheid in relatie tot het beschikbare budget, en anderzijds voor de opdrachtnemer een realisatiefase onder betrouwbare voorwaarden waardoor uitvoeringsrisico's zijn gereduceerd.

Voorop staat de intentie van een 'go moment' waarbij een 'go' afgegeven wordt op het door de opdrachtnemer ingediende definitief prijsvoorstel en het definitief resultaat van fase I. De acceptatie van het definitief prijsvoorstel en het definitief resultaat van fase I is één van de voorwaarden voor het startmoment fase II, de realisatiefase. Hierbij is de geleverde performance in fase I ook relevant.

Samenvattend krijgt de opdrachtnemer de opdracht om door middel van ontwerp- en uitvoeringswerkzaamheden KNA-Zuid te realiseren, met een 2-fasen aanpak. De bouwprocesfunctie 'ontwerp' (fase I) en de bouwprocesfunctie 'uitvoering' (fase II) verlopen volgtijdelijk. Partijen werken tijdens de eerste fase samen om

de risico's en onzekerheden beheersbaar en acceptabel te krijgen, waarbij iedere partij de verantwoordelijkheden en aansprakelijkheden behoudt zoals geregeld in de UAV-GC 2005, tenzij daarvan expliciet wordt afgeweken. De risicoverdeling tussen de opdrachtgever en de opdrachtnemer staat vast, maar op onderwerpen worden tijdens fase I de risico's en onzekerheden voor partijen teruggebracht naar een acceptabel niveau. Met deze aanpak wordt een voorspelbaar en beheerst projectverloop beoogd, zodat het risicoprofiel en de prijs voor beide partijen beheersbaar zijn.

4.3.2 Voorlopige prijs deelovereenkomst KNA-Zuid.

Zoals gezegd vindt fase I plaats op basis van een voorlopige prijs. Tijdens de aanbesteding van de koepelovereenkomst wordt deze voorlopige prijs afgegeven voor de uitvoering van de deelovereenkomst KNA-Zuid. Deze voorlopige prijs bestaat uit de voorlopige prijs voor fase I en een voorlopige prijs voor fase II.

Voor fase I wordt de prijs bepaald door de door de opdrachtgever bepaalde hoeveelheid uren en functies, vermenigvuldigd met de door de opdrachtnemer daarvoor aangeboden uurtarieven. De prijs voor fase II volgt uit een sommatie van twee prijselementen, te weten een 'voorlopige prijs opdrachtnemer' en een 'voorlopige prijs opdrachtgever':

- In het geval van de voorlopige prijs opdrachtnemer zijn door de opdrachtgever de posten en hoeveelheden bepaald. De opdrachtnemer biedt voor die posten eenheidsprijzen aan. Deze eenheidsprijzen heeft de opdrachtnemer gebaseerd op de uitgangspuntennotitie, die als bijlage is gevoegd bij de vraagspecificatie. Slechts in het geval dat de uitgangspunten uit de uitgangspuntennotitie veranderen, mag de prijs worden bijgesteld.
- In het geval van de voorlopige prijs opdrachtgever zijn door de opdrachtgever de posten, de hoeveelheden én de eenheidsprijzen bepaald. Dit is gedaan voor onderdelen van de scope met grote onzekerheden, waardoor het afgeven van een prijs leidt tot grote onzekerheden en/of voor de opdrachtnemer onevenredig hoge ontwerpspanningen. Deze onderdelen worden dus buiten concurrentie uitgevraagd en aangeboden. Wel dient de opdrachtnemer op basis van de verstrekte en bij hem bekende informatie voor deze onderdelen te verklaren dat deze voorlopige prijs opdrachtgever realistisch is.

Zoals gezegd houdt het werken met een voorlopige prijs onder andere in dat de opdrachtgever per functie de hoeveelheid uren heeft bepaald. De opdrachtgever heeft deze inschatting gemaakt op basis van de beschikbare resultaten uit het verleden en 'expert judgement'. De aanbestedingsprocedure is onder meer een instrument om deze inschatting te verifiëren. Het is de hoop en verwachting van de opdrachtgever dat partijen volgens efficiënt en doelmatig werken en zich inspannen om binnen deze beschikbare uren te blijven.

4.4 KNA-Noord

Bij KNA-Noord is een andere aanpak gekozen omdat dit deel eenvoudiger is dan KNA-Zuid. Dit komt onder andere door de volgende omstandigheden:

- De (financiële) omvang van het project is overzichtelijk en kleiner dan KNA-Zuid.
- KNA-Noord bevat weliswaar het bouwen van kunstwerken, maar die zijn minder complex dan de vervanging van de zuidelijke Rozenoordbrug.
- De opdrachtnemer heeft kennis van en ervaring met het ontwerp en de uitvoering in het druk stedelijke gebied kunnen opdoen in KNA-Zuid.
- De opdrachtnemer is door zijn werkzaamheden voor KNA-Zuid bekend met de omgeving, de stakeholders en andere belanghebbenden.
- De opdrachtgever en opdrachtnemer hebben de tijd gehad de condities waaronder het werk moet worden uitgevoerd te optimaliseren en deze in de deelovereenkomst KNA-Noord te verwerken.

Voor KNA-Noord is geen 2-fasen aanpak van toepassing, maar KNA-Noord is een geïntegreerd contract (D&C) op basis van een vaste prijs, die mede gebaseerd is op de tarieven en prijzen die zijn aangeboden voor KNA-Zuid.

KNA-Noord kan worden opgedragen in het geval van positieve bestuurlijke besluitvorming. De gemeten performance van de opdrachtnemer (zie paragraaf 4.3) bij de realisatie van KNA-Zuid, wordt in het al dan niet opdragen van KNA-Noord meegewogen. De opdrachtgever heeft de intentie om de volledige scope van KNA-Noord in één deelovereenkomst op te dragen. Om in te kunnen spelen op (bestuurlijke) ontwikkelingen wil de opdrachtgever de mogelijkheid hebben om vooruitlopend vooropdrachten te verstrekken. Dit zijn opdrachten die feitelijk onder de deelovereenkomst KNA-Noord vallen maar vooruitlopend worden gerealiseerd en betaald.

Tot slot, de mogelijkheid bestaat dat de opdrachtnemer KNA-Noord niet mag uitvoeren. Bijvoorbeeld omdat de opdrachtnemer in de uitvoering van KNA-Zuid onvoldoende performance heeft laten zien of wanneer de opdrachtnemer geen aanbieding voor KNA-Noord wenst te doen. In zo'n situatie kan de opdrachtgever KNA-Noord opnieuw aanbesteden.

Door de gekozen aanpak van de koepelovereenkomst de deelovereenkomsten wordt KNA beter behapbaar doordat de focus eerst ligt op de complexe opgave van KNA-Zuid. De ervaring die daarbij wordt opgedaan kan worden ingezet bij de realisatie van KNA-Noord. Met de 2-fasen aanpak van KNA-Zuid wordt een voorspelbaar en beheerst projectverloop beoogd, zodat het risicoprofiel en de prijs beheersbaar zijn voor beide partijen. Daarnaast kunnen partijen goed gebruik maken van elkaars expertise en kennis.

5 Tot slot: gezocht, een opdrachtnemer

Alles overziend zijn wij op zoek naar een opdrachtnemer die het voorgaande bij elkaar brengt. Een opdrachtnemer met een zekere mate van flexibiliteit in organisatie en werkwijze. Een opdrachtnemer die in staat is de ontwerp-opgave te realiseren wetende dat er vooraf sprake is van onzekerheden en risico's en er niet blindelings uitgegaan kan worden van de resultaten uit het verleden. Een opdrachtnemer die in staat is de bouwopgave te realiseren met een beheerst en voorspelbaar proces. Maar ook een opdrachtnemer die ervoor zorgdraagt dat het knooppunt altijd functioneert in termen van doorstroming, veiligheid, bereikbaarheid en beschikbaarheid. Een opdrachtnemer die inzet op omgevingsmanagement en draagvlak bij de omgeving creëert en onderhoudt/behoudt tijdens alle fasen van het project. En tot slot een opdrachtnemer die in staat is de opdrachtgever op de juiste momenten en voor de goede onderwerpen te betrekken en te gebruiken bij zijn werkzaamheden.

Het succes van het project wordt niet alleen bepaald door het op te leveren eindresultaat, maar juist door de wijze waarop dat resultaat wordt bereikt. In dit bedoelingenboekje hebben wij als het ware 'de route' beschreven om dit succes te behalen. Daarmee is niet alleen de opgave helder maar ook de weg ernaartoe. We kunnen dus samen goed voorbereid op weg gaan en voortvarend starten met de reconstructie van KNA. Wij zijn er klaar voor en kijken ernaar uit!

Financiering



Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

