



**Gemeente
Amsterdam**

Datum 16 januari 2025
Kenmerk PIJT/00946

Leidraad marktconsultatie

Vervangingsonderhoud IJ-tunnel



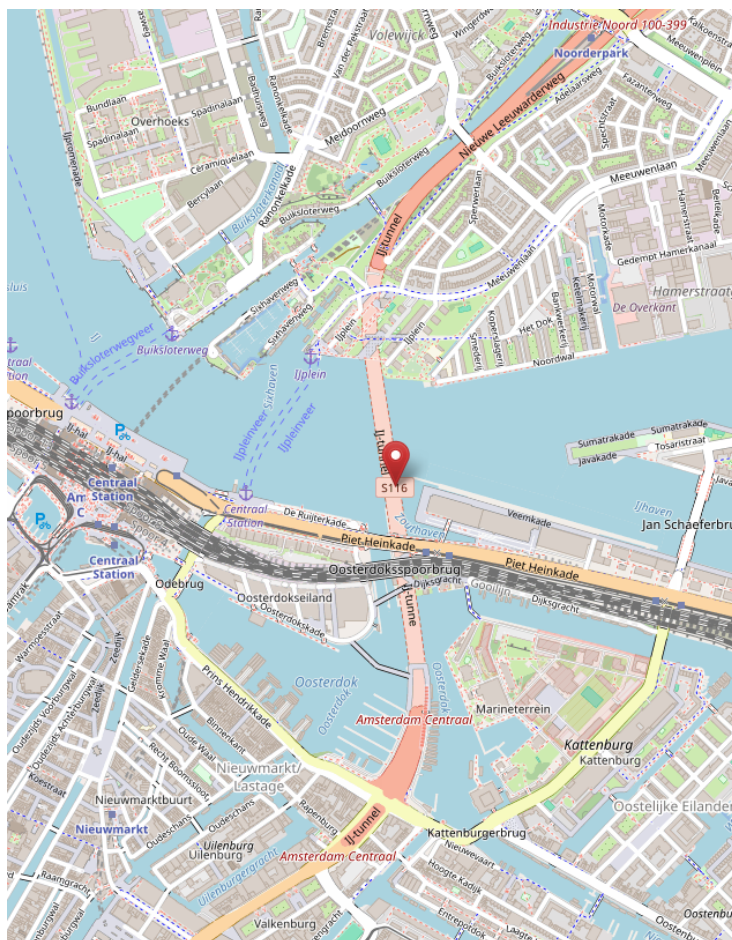
Inhoud

Inhoud	2
1 Inleiding	3
1.1 Beschrijving van het project	3
1.2 Doel Marktconsultatie	4
1.3 Opzet marktconsultatie	5
1.4 Doelgroep marktconsultatie	5
2 Toelichting op het project	6
2.1 Projectresultaat en – doelstelling	6
2.2 Projectscope	6
2.2.1 Technische scope	7
2.2.2 Scope onderhoud	7
2.3 Contractueel kader	8
2.4 Noodzaak van het project	9
2.5 Indicatieve projectplanning	9
3 Marktconsultatie	10
3.1 Planning	10
3.2 Aanmeldingen	10
3.3 Marktconsultatie	10
3.4 Indienen vragenlijst	10
3.5 Mondeling toelichtende gesprekken	11
3.6 Afronding marktconsultatie en terugkoppeling resultaten	11
3.7 Vertrouwelijkheid	11
3.8 Overige bepalingen ten aanzien van de marktconsultatie	12
Bijlage 1: Vragenlijst	13
Bijlage 2: Antwoordformulier	15

1 Inleiding

1.1 Beschrijving van het project

De IJ-tunnel (hierna te noemen IJT), geopend op 30 oktober 1968, is een autotunnel onder het IJ die het centrum van Amsterdam verbindt met het stadsdeel Amsterdam Noord. De tunnel behoort tot een van de hoofdtoegangswegen van Amsterdam en is onderdeel van een doorgaande route. De weg door de IJT is een autoweg. Als onderdeel van de S116 valt de tunnel bovendien onder het corridorbesluit uit het beleidskader Verkeersnetten. Vanuit het noorden (S116) bestaat deze corridor uit de Nieuwe Leeuwarderweg, de IJT, de Prins Hendrikkade en de Kattenburgerstraat.



Figuur 1: IJ-tunnel en omgeving (projectlocatie)

Wegtunnelprojecten zijn doorgaans complexe projecten, met name wegtunnels in steden. Die wegtunnels zijn cruciale schakels in de afwikkeling van het verkeer in de stad. Het uitvoeren van tunnelprojecten aan wegtunnels in steden leidt onvermijdelijk tot hinder voor het verkeer en de omgeving. Daarnaast zijn wegtunnels zeer complexe objecten met veel tunneltechnische installaties. Bij de meeste wegtunnelprojecten met vervangingsopgave, en ook in dit project, is de staat van de huidige constructies en technische installaties en de overige areaalgegevens niet goed bekend. Bovendien moeten de tunnels voldoen aan strikte wetgeving. Aangevuld met de overkoepelende doelstelling om te streven naar uniformiteit en integraliteit van het gehele tunnelareaal van de gemeente Amsterdam maakt dat dit wegtunnelproject complex en risicovol is.

De gemeente Amsterdam streeft met deze marktconsultatie de volgende doelen na:

- 4

- Inzicht verkrijgen in de haalbaarheid van de (aanbestedings)planning in relatie tot de beperkte capaciteit als gevolg van de omvangrijke renovatie- en vervangingsopgave in Nederland.
- Inzicht verkrijgen in geïnteresseerde en gekwalificeerde marktpartijen.

1.3 Opzet marktconsultatie

De marktconsultatie is in de volgende stappen opgezet:

1. Een gezamenlijke Teams-bijeenkomst op **04 februari 2025 om 15:00 uur** waarin de plannen van de gemeente Amsterdam plenair worden toegelicht.
2. Beantwoorden en indienen van de schriftelijke vragenlijst (bijlage 2) door marktpartijen vóór **21 februari 2025**.
3. Individuele toelichtingsgesprekken in **week 10 2025**.

De planning van de marktconsultatie is opgenomen in paragraaf 3.1 van deze leidraad.

1.4 Doelgroep marktconsultatie

Deze marktconsultatie richt zich tot bedrijven of een combinatie van bedrijven die interesse hebben om het integrale project Vervangingsonderhoud IJT te realiseren.

2 Toelichting op het project

In onderstaande paragrafen wordt het project IJT nader toegelicht, ingegaan op de projectscope, het contractueel kader geschetst en is een globale planning van de aanbestedingsplanning opgenomen.

2.1 Projectresultaat en – doelstelling

De scope van het project Vervangingsonderhoud IJT is om vervangingsonderhoud uit te voeren aan het volledige tunnelsysteem zodat veiligheid en beschikbaarheid zijn gewaarborgd en de IJT weer toekomstbestendig is. Daarnaast dient de IJT te worden aangesloten op de nieuwe verkeerscentrale Amsterdam (VCA) met behulp van het Uniforme Koppelvlak Verkeerscentrale Amsterdam. Dit houdt in dat de IJ-tunnel in overeenstemming moet worden gebracht met de Object Type Library Standaard Tunnel Areaal (hierna te noemen OTL-STA). De OTL-STA is een tunnelstandaard voor wegtunnels van de gemeente Amsterdam en heeft ten doel dat alle Amsterdamse binnenstedelijke tunnels op gelijke wijze voldoen aan de nationale wet- en regelgeving. Zo kan doelmatig en uniform invulling worden gegeven aan het toekomstbestendig beheer en onderhoud van het integrale wegtunnelsysteem als strategische asset van de gemeente Amsterdam, zodat de veiligheid en beschikbaarheid daarvan ook in de toekomst aantoonbaar is geborgd.

Na afronding van het vervangingsonderhoud moet de opgeleverde tunnel nog onderhouden worden. Daarmee is het prestatiegericht onderhoud van de tunnel, voor een looptijd van 4 jaar met een verlengingsoptie van 2 jaar, ook onderdeel van de projectscope.

De belangrijkste projectdoelen:

1. Het vervangingsonderhoud wordt uitgevoerd aan de installaties waarvoor dat noodzakelijk is, waarbij onontkoombare vervangingen aan installaties en Arbo technische maatregelen, binnen het gehele tunnelsysteem worden uitgevoerd, zodat veiligheid en beschikbaarheid zijn geborgd.
2. Binnen het project gebruik maken van de basis (OTL) zodat doelmatig en uniform invulling wordt gegeven aan de strategische assets binnen Amsterdam. Een belangrijk onderdeel hierin is de uniforme aansturing vanuit de VCA.

2.2 Projectscope

Het project Vervangingsonderhoud IJT heeft als scope het aanpassen, vervangen en repareren van constructies en installaties van de IJ-tunnel die gebreken vertonen, zijn verouderd of anderszins dienen te worden aangepast.

2.2.1 Technische scope

De technische scope van het vervangingsonderhoud betreft op hoofdlijnen:

Tunnel technische installaties:

- Realiseren van nieuwe besturings-, bedienings- en bewakingssystemen (3B) voor de gehele tunnel;
- Vervangen en verduurzamen van elektrotechnische installaties, waaronder de gehele energievoorziening en verlichtingsinstallaties;
- Vervangen, aanpassen en moderniseren van werktuigbouwkundige installaties, waaronder tunnelventilatie, vluchtdeurvoorzieningen en de brandblusinstallatie;
- Vervangen en aanpassen van verkeersinstallaties behorend bij het tunnelareaal;
- Vervangen, aanpassen en moderniseren van communicatie-installaties en transmissie-installaties;
- Vervangen en aanpassen van dienstgebouwinstallaties;
- Het vervangen en aanpassen van ondersteunende voorzieningen zoals sectiekasten;
- Het reviseren van de vloestofafvoerinstallatie.

Civiele en bouwkundige werkzaamheden:

- Vervanging van de verharding van het tunneltracé;
- Het saneren van gevaarlijke stoffen (asbest en chroom-6);
- Arbotechnische aanpassingen aan middentunnelkanaal, dienstgebouwen en gemalen
- Herstel van gebreken aan de brandwerende beplating;
- Herstellen van voegen buiten het overdekte deel van de tunnel;
- Het uitvoeren van betonreparaties en verwijderen van lijmresten in verkeersbuizen;
- Het uitvoeren van bouwkundige aanpassingen aan Ventilatiegebouw Zuid voor het kunnen realiseren van een uitwijkvoorziening voor de Verkeerscentrale Amsterdam;

Tijdens de bouwteamfase worden alle benodigde aanpassingen voorbereid en noodzakelijke onderzoeken uitgevoerd. Bovenstaande beschrijvingen van de werkzaamheden zijn derhalve niet uitputtend.

2.2.2 Scope onderhoud

De onderhoudsscope bestaat zowel uit het onderhoud vanaf de vervangingswerkzaamheden (tunnelsluiting) als uit onderhoud na afronding van de vervangingswerkzaamheden. Voorafgaand aan de sluiting van de IJT is de tunnelbeheerorganisatie (hierna te noemen TBO) zelf verantwoordelijk voor het benodigde onderhoud.

De uitgangspunten van de onderhoudsopgave zijn:

- Dat de opdrachtnemer na sluiting van de tunnel verantwoordelijk is voor het onderhoud van de IJT.
- Dat de opdrachtnemer na het opleveren van het algemene vervangingsonderhoud de IJT nog 4 (+ eventueel 2 jaar verlenging) onderhoudt.

- Bovengenoemd onderhoud zal middels een prestatiecontract worden opgedragen.
- Het onderhoud wordt tijdens de bouwteamfase verder vorm gegeven.

2.3 Contractueel kader

De gemeente Amsterdam is voornemens om, als aanbestedingsprocedure voor dit werk, de concurrentiegerichtte dialoog te gebruiken. Hierbij worden vanuit de aanmeldingen drie gegadigden geselecteerd waarmee de dialoog- en inschrijvingsfase wordt doorlopen. Na aanbesteding vangt de bouwteamfase aan welke gegund zal worden aan de gegadigde die een geldige inschrijving doet met de beste prijs-kwaliteit verhouding (BPKV). In de bouwteamfase wordt het reeds opgestelde voorlopig ontwerp (VO) gezamenlijk nader uitgewerkt tot een uitvoeringsontwerp (UO). Na de afronding van de bouwteamfase wordt er beoogd om met de opdrachtnemer van de bouwteamovereenkomst tot (referentie)prijsovereenstemming te komen voor een Cost+ overeenkomst voor de realisatie van dit werk. Daarnaast wordt er beoogd om met dezelfde opdrachtnemer een prestatiecontract overeen te komen voor het onderhoud aan de IJ-tunnel.

Bovenstaande procesbeschrijving is niet vastgesteld en derhalve kunnen hier geen rechten aan worden ontleend. Deze beschrijving is opgenomen om richting te geven aan de te doorlopen procedure.

Toelichting Cost+

Omdat de Cost+ methodiek relatief nieuw en onbekend is, zijn onderstaand de belangrijkste kenmerken van een Cost+ contract opgenomen.

- betaling op basis van de door de opdrachtnemer werkelijk gemaakte kosten met daar boven op een opslagpercentage voor Algemene Kosten & Winst (AK+W);
- het hanteren van een richtprijs gebaseerd op een gedetailleerde beschrijving van alle uit te voeren activiteiten (activiteitenraming), inclusief planning (activiteitenplanning); waar mogelijk onderbouwd met offertes van onderaannemers en leveranciers;
- het hanteren van een incentive (pain/gain mechanisme of ook wel participatiemechanisme genoemd), waarmee de financiële belangen van opdrachtgever en opdrachtnemer zoveel mogelijk gelijk worden gericht;
- open (project)administratie ten behoeve van het afrekenen van de werkelijk gemaakte kosten;
- richtprijswijzigingen in beperkt aantal gevallen.

De opdrachtnemer is zo vroeg mogelijk betrokken in het proces en Cost+ gaat uit van een gelijkwaardige samenwerking en gezamenlijke projectorganisatie. Daarom is bij uitstek het bouwteam de samenwerkingsvorm om dit contracttype de juiste werking te laten hebben. In deze fase komt het UO immers gezamenlijk tot stand en zijn de uitgangspunten voor de start van de realisatieovereenkomst voor zowel opdrachtnemer als opdrachtgever gelijk.

De op samenwerking gerichte aanpak tussen opdrachtgever en opdrachtnemer wordt ook na de bouwteamfase voortgezet door middel van het Cost+ contract. Het Cost+ contract draagt

bij aan het op volkomen transparante basis uitvoeren van het project IJT en aan het “eerlijk geld voor eerlijk werk” principe.

2.4 Noodzaak van het project

In de periode 2012 – 2019 hebben de zomerwerken plaatsgevonden waarin gezorgd is dat de IJT aan wet- en regelgeving voldoet. In deze periode zijn echter niet alle installaties en civiele constructies aangepakt. Deze onderdelen zijn inmiddels aan het einde van de levensduurverwachting en verkeren soms in zeer slechte staat. Ook een aantal tijdens de zomerwerken gerealiseerde onderdelen zal tijdens de geplande uitvoeringsfase het einde van de technische levensduur hebben bereikt. Het vervangingsonderhoud van deze onderdelen is dan ook noodzakelijk om de IJT blijvend te laten voldoen aan de eisen met betrekking tot beschikbaarheid, betrouwbaarheid, onderhoudbaarheid en (tunnel)veiligheid.

2.5 Indicatieve projectplanning

Onderstaande aanbestedingsplanning is indicatief en kan gedurende of voorafgaand de aanbestedingsprocedure gewijzigd worden. Er kunnen derhalve geen rechten aan worden ontleend.

Marktconsultatie	20-01-2025 t/m 14-03-2025
Aankondiging op TenderNed en start selectiefase	07-04-2025
Afronden selectiefase	30-06-2025
Dialoogfase	15-07-2025 t/m 22-09-2025
Inschrijvingsfase	23-09-2025 t/m 17-11-2025
2-zijdig ondertekende bouwteamovereenkomst en start bouwteam	14-01-2026

3 Marktconsultatie

In de paragrafen behorende tot hoofdstuk 3 wordt ingegaan op de te volgen procedure van de marktconsultatie, de planning van de marktconsultatie en de bijbehorende voorwaarden.

3.1 Planning

De gemeente Amsterdam hanteert de volgende planning voor de marktconsultatie:

Versturen uitnodiging marktconsultatie	20-01-2025
Algemene presentatie Vervangingsonderhoud IJ-tunnel (Teams)	04-02-2025, 15:00 uur
Uiterste datum indienen antwoorden vragenlijst (bijlage 2)	21-02-2025
Gesprekken marktconsultatie	03-03-2025 t/m 07-03-2025
Verslaglegging	14-03-2025

Belangstellenden kunnen aan bovenstaande planning geen rechten ontleen.

De gemeente Amsterdam behoudt zich het recht voor de planning te wijzigen. Bovenstaande planning is derhalve indicatief, waarbij de grootst mogelijke zorg in acht wordt genomen om de planning aan te houden.

3.2 Aanmeldingen

Indien u interesse heeft om mee te doen aan deze marktconsultatie, wordt u verzocht om zich door middel van het indienen van de antwoorden op de vragenlijst (bijlage 2) aan te melden vóór de in paragraaf 3.1. genoemde 'Uiterste datum indienen antwoorden vragenlijst'.

De ingevulde bijlage 2 kan worden ingediend via de berichtenmodule in TenderNed.

3.3 Marktconsultatie

Deze marktconsultatie zal starten met een Microsoft Teams-bijeenkomst op 04 februari 2025 om 15:00 uur waarin de plannen van de gemeente Amsterdam plenair worden toegelicht.

3.4 Indienen vragenlijst

Iedere geïnteresseerde marktpartij die deel heeft genomen aan de marktconsultatie en denkt bij te kunnen dragen aan een verbetering van de door de gemeente Amsterdam voorgestelde

aanpak, wordt verzocht om de antwoorden op de vragenlijst (bijlage 2) in te dienen via TenderNed vóór de in paragraaf 3.1. genoemde 'Uiterste datum indienen antwoorden vragenlijst'.

3.5 Mondeling toelichtende gesprekken

Nadat de gemeente Amsterdam kennis heeft genomen van de schriftelijke beantwoording van de vragen kan zij besluiten over te gaan tot het uitnodigen van een aantal marktpartijen voor een toelichting in individuele gesprekken. Marktpartijen worden erop gewezen dat zij op geen enkele wijze recht hebben op een individueel gesprek en dat marktpartijen niet in een voorkeurspositie komen indien zij uitgenodigd worden voor een dergelijk gesprek. In elk geval is de gemeente Amsterdam niet verplicht om dergelijke gesprekken te voeren. De eventuele gesprekken vinden plaats in de in paragraaf 3.1. genoemde periode op Entrada 600 te Amsterdam Duivendrecht.

3.6 Afronding marktconsultatie en terugkoppeling resultaten

Afronding van de marktconsultatie vindt plaats op de in paragraaf 3.1. genoemde datum. De gemeente Amsterdam zal de marktconsultatie afronden door een verslag van de marktconsultatie openbaar te publiceren op www.tenderned.nl. In het verslag zullen de, naar het oordeel van aanbestedende dienst, belangrijkste conclusies van de marktconsultatie opgenomen worden. In verband met dit verslag wijst de Gemeente Amsterdam marktpartijen uitdrukkelijk op het volgende:

1. Het verslag wordt openbaar gepubliceerd. Marktpartijen verlenen toestemming aan de gemeente Amsterdam om hun beantwoording en andere door hen verstrekte informatie en/of gegevens te gebruiken in dit verslag;
2. De beantwoording en andere informatie en/of gegevens zal/zullen geanonimiseerd in het verslag worden opgenomen. Het verslag zal wel melding maken van de deelnemende marktpartijen;
3. Het verslag bevat de resultaten zoals deze door de Aanbestedende Dienst zijn verwoord. (De inhoud van) het verslag zal niet in concept worden afgestemd met deelnemende marktpartijen. In het verslag zal wel gemeld worden dat het verslag de weergave van de gemeente Amsterdam behelst en dat dit niet noodzakelijkerwijs gedeeld wordt door de deelnemende marktpartijen.

3.7 Vertrouwelijkheid

De gemeente Amsterdam behandelt de input van deelnemende marktpartijen van de individuele gesprekken (par. 3.5) vertrouwelijk, d.w.z. dat in het algemene verslag geen opmerkingen of conclusies te herleiden zijn naar partijen. De gemeente Amsterdam toont deze informatie uitsluitend aan medewerkers en adviseurs die direct bij de marktconsultatie en/of bij de aanbesteding zijn betrokken, tenzij de gemeente Amsterdam op grond van wettelijke voorschriften gehouden is tot verdergaande bekendmaking. De gemeente Amsterdam is wel

gerechtigd de input van de deelnemende marktpartijen te gebruiken ten behoeve van het opstellen van de aanbestedingsdocumenten.

De Aanbestedende Dienst neemt geen specifieke verwijzingen naar deelnemers of commercieel gevoelige informatie op in de aanbestedingsstukken.

3.8 Overige bepalingen ten aanzien van de marktconsultatie

De marktconsultatie maakt geen onderdeel uit van de aanbesteding. Om deelnemers aan de marktconsultatie niet in een bevoordeelde positie te brengen, zal de aanbestedende dienst zorgen dat de informatie die tijdens de marktconsultatie is gedeeld, toegankelijk is tijdens de aanbestedingsprocedures, inclusief het in paragraaf 3.6 bedoelde document.

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

Informatie in deze marktconsultatie kan afwijken van informatie die later (in het kader van een aanbesteding of ander verwervingstraject) wordt verstrekt. Aan de informatie die in het kader van de marktconsultatie wordt verstrekt kunnen geen rechten worden ontleend. De informatie verstrekt tijdens de marktconsultatie is indicatief en louter bedoeld om de kwaliteit van de marktconsultatie te verhogen.

Bijlage 1: Vragenlijst

Samenvatting contractstrategie:

De gemeente Amsterdam is voornemens om de voorbereidingsfase van het project Vervangingsonderhoud IJ-tunnel middels een bouwteamovereenkomst te contracteren, zodat kansen en risico's in de uitvoering vroeg tijdens het ontwerp gezamenlijk kunnen worden bepaald en beheerst. In het bouwteam heeft de opdrachtgever de regie, maar is nauwe afstemming met en input van de opdrachtnemer tijdens de ontwerpfase essentieel. Het startpunt van de bouwteamfase is een door gemeente Amsterdam opgesteld voorlopig ontwerp (VO) en een globaal onderhoudskader. In de bouwteamfase wordt dat gezamenlijk uitgewerkt in een definitief ontwerp (DO), uitvoeringsgereed ontwerp (UO) en een prestatiecontract voor het onderhoud. Na afronding van de bouwteamfase is het voornemen een Cost+ contract voor de realisatie overeen te komen wat past binnen het gemeentelijk uitgangspunt van eerlijk werk voor eerlijk geld. Parallel daaraan is de gemeente voornemens om een prestatiecontract vanaf realisatie overeen te komen voor onderhoud met een looptijd van 4 jaar met een optie voor 2 jaar verlenging.

De Gemeente Amsterdam heeft naar aanleiding van de voorgenomen contractstrategie de volgende vragen:

1. Hoe staat u tegenover deze voorgenomen contractstrategie? (zie voor verdere toelichting Leidraad Marktconsultatie paragraaf 2.3).
2. De gemeente Amsterdam is voornemens om de bouwteamfase te starten op basis van een vastgesteld VO. Heeft u aandachtspunten die u hierin wilt meegeven?
3. Bij een Cost+ contract ligt er sterke nadruk op samenwerking tussen OG en ON, volledige (financiële) transparantie en early warning. Hoe staat u tegenover het toepassen van dit type contract en de mate van transparantie die hierin wordt beoogd?
4. De gemeente is voornemens om gelijktijdig met de start van de realisatiefase (tunnelsluiting) een onderhoudscontract overeen te komen. Welke kansen en/of risico's ziet u hierin?

De gemeente Amsterdam is voornemens dit project volgens een concurrentiegericht dialoog aan te besteden. De gemeente voorziet hierin een aantal gespreksronden welke nu gepland zijn in week 29 t/m week 38.

5. Hoe staat u tegenover deze procedure en de planning van de procedure? Heeft u hierbij nog aandachtspunten?

Planning:

In paragraaf 2.5 van de Leidraad Marktconsultatie is de huidige planning van Gemeente Amsterdam opgenomen. Na het doorlopen van de concurrentie gerichte dialoog start de bouwteamfase in Q1 2026 en deze zal 1,5 jaar duren. De voorgestelde uitvoeringsperiode start met de tunnelsluiting in Q3 2027 en zal ca. 1 jaar zijn.

6. Denkt u, met de beperkte informatie die u nu tot uw beschikking heeft, dat deze planning realistisch en haalbaar is? Zo niet, waarin zit het grootste risico? Zo ja, ziet u nog ruimte voor kansen/optimalisaties?
7. Heeft u in de geplande periode voldoende capaciteit voor het uitvoeren van dit werk?
8. Voorziet u op dit moment nog andere risico's of kansen in de door ons voorgeschreven planning?

Overige vragen:

9. Bent u van plan om als combinatie in te schrijven en zo ja, heeft u aandachtspunten in welk opzicht de gemeente in de totstandkoming van het aanbestedingsdossier hier rekening mee kan houden?
10. Welke informatie m.b.t. onderhoud acht u essentieel om te verstrekken tijdens de aanbesteding?
11. Heeft u ervaring en/of leerpunten vanuit andere projecten, specifiek voor de vervangingsopgave als deze?
12. Voor de gemeente Amsterdam is duurzaamheid een belangrijk beleidsthema. Duurzaamheidsmaatregelen dienen dan ook in het ontwerp en in de uitvoering te worden toegepast. Voorbeelden hiervan zijn het efficiënt omgaan met energie, duurzame logistiek op de bouwplaats en het tegengaan van verspilling door middel van hergebruik. Heeft uw organisatie ervaringen of aanbevelingen m.b.t. duurzaamheidsmaatregelen die passen binnen het project vervangingsonderhoud IJ-tunnel?
13. Op basis van deze (beperkte) informatie, wat is volgens u de grootste risico's binnen dit project en wat kan gemeente Amsterdam nog doen om dit te verkleinen. En wat ziet u als grootste kansen van dit project?
14. Heeft u naar aanleiding van deze leidraad nog aandachtspunten die u de gemeente Amsterdam nu al wilt mee geven?

Slotvraag:

15. De gemeente Amsterdam treedt graag in week 10 in gesprek met geïnteresseerde marktpartijen. Zou u hiervoor een uitnodiging willen ontvangen en zo ja, zijn er nog specifieke onderwerpen die u tijdens dat gesprek zou willen bespreken?

Bijlage 2: Antwoordformulier

-Deze bijlage is als separaat bewerkbaar Microsoft Word bestand geüpload in TenderNed-