



nota van inlichtingen

Zaaknummer 31146554

Rijkswaterstaat Programma's, Projecten en Onderhoud

Met 1 bijlage:

1. Zaaknummer 31146554 presentatie verslag Tender Start-Up.

1^e nota van inlichtingen behorend bij Overeenkomst met zaaknummer 31146554, verstrekt aan gegadigden voor het engineeren en uitvoeren van de renovatie A12 IJsselbruggen.

Door gegadigden zijn de volgende schriftelijke vragen gesteld:

Geen.

Door gegadigden zijn tijdens de inlichtingenbijeenkomst de volgende mondelinge vragen gesteld:

1. Vraag: Omdat we teamleden hebben die een rol in tendermanagement en in de technische inhoud hebben verzoeken we u de subsessies na elkaar te laten plaatsvinden?
Antwoord: Het is organisatorisch niet mogelijk om de sessies na elkaar te laten plaatsvinden. Ook zullen wij beide sessies niet opnemen, t.b.v. verstrekking naar gegadigden. Wel zullen alle vragen welke worden gesteld worden opgenomen in de 1e Nota van Inlichtingen. Deze zal z.s.m. worden gepubliceerd op TenderNed.
2. Vraag: Indien het na elkaar organiseren van de subsessies niet mogelijk is kunt u deze dan opnemen en ter beschikking stellen aan gegadigde
Antwoord: We maken integrale opnamen van beide sessies welke we zullen gebruiken voor de verslaglegging. Het verslag stellen we ter beschikking via TenderNed. De opnamen worden niet ter beschikking gesteld.
3. Vraag: Wat is de kwaliteit van het huidige staal?
Antwoord: Er is een aantal steekproeven gedaan, het resultaat hiervan is dat gebleken is dat de brug is gebouwd uit staal S235 en staal S355, qua eigenschappen min of meer equivalent aan het huidige S355 en S235. Enkel op de locaties waar tot op heden preventieve versterkingen aan de brug zijn uitgevoerd is ook reeds de chemische samenstelling bepaald. Het resultaat hiervan is dat het staal een relatief hoge koolstofequivalent van tussen de 0,45-0,50 heeft. Nader onderzoek in Fase 1 is benodigd om de exacte waarden vast te stellen.
4. Vraag: Waarom is Franck Stroomeer de klant? Hoe is de klant betrokken?
Antwoord: Franck Stroomeer is voor het projectteam de verpersoonlijking van de klant; de beheerder van de brug. Franck is niet de enige persoon die de klant vertegenwoordigd, maar hij is wel het directe aanspreekpunt voor het projectteam. Franck fungeert daarmee

als toegang tot voor de rest van de organisatie die de klant vertegenwoordigt gebruiker. De klant was en is gedurende het verloop van het project betrokken en zal dit in het vervolg ook blijven. Met de klant zijn de uitgangspunten van de klantwaarde, zoals beschreven in de aanbestedingsstukken, beschreven en is de projectaanpak afgestemd.

5. Vraag: Kunt u bevestigen dat u met de 'organisatie' in het op te stellen selectiedocument "Reflectie op de eigen organisatie" doelt op de bedrijfsorganisatie? Of doelt u met de organisatie al op de projectorganisatie voor de renovatie van de IJsselbruggen?
Antwoord: Met 'de organisatie' wordt in de context van het selectiedocument "Reflectie op de organisatie" inderdaad de bedrijfsorganisatie (of in geval van een combinatie bedrijfsorganisaties) van de aanmelder bedoeld.
6. Vraag: Op welke fase(n) heeft de projectorganisatie die beschreven moet worden in het selectiedocument betrekking: de dialoofase, inschrijvingsfase, Fase 1 en/of Fase2?
Antwoord: In het selectiedocument "reflectie op de eigen organisatie" dient te worden gereflecteerd op de bedrijfsorganisatie van de aanmelder dit is daarmee niet afhankelijk van de fasen van het project A12 IJsselbruggen.
7. Vraag: Wat is de bouwvolgorde?
Antwoord: voor een deel van de versterkingsmaatregelen is bepaald dat deze voor of na andere versterkingsmaatregelen moeten plaatsvinden. Bijvoorbeeld: vervangen klinknagels koppelplaten VOORDAT de T-ligger op die locatie wordt aangebracht. Eisen m.b.t. de volgorde van werken zijn vastgelegd in de specificaties en deze worden na selectie gedeeld met de inschrijvers.
8. Vraag: Zijn er naast Chroom VI ook andere zware metalen aanwezig in de conservering?
Antwoord: Ja, naast Chroom VI zijn er ook andere zware metalen aangetroffen in het onderzoek van de conservering. Deze onderzoeksgegevens worden gedeeld met inschrijvers na selectie.
9. Vraag: waaruit bestaan de conserveringswerkzaamheden? Betreft dit nieuwe werk, overlagen of lokaal herstel?
Antwoord:
 - A) *Voor wat betreft de versterkingsscope gaan we uit van conservering conform nieuwbouw.*
Toelichting: Ter plaatse van en rondom de aan te brengen versterkingsmaatregelen dient alle bestaande conservering te worden verwijderd. Dit betreft ca 30% van het totale oppervlakte, ca. 10.000 m2. Na aanbrengen van de versterkingsmaatregelen dienen deze locaties weer opnieuw te worden geconserveerd (door systeem met vergelijkbare beschermingsgraad). Daarnaast dienen (uiteraard) ook alle nieuw aan te brengen stalen platen, liggers, profielen ook te worden geconserveerd.
 - B) *Voor de GVO scope voorzien we een aantal kleinschalige conserveringswerkzaamheden:*
 - *opleggingen: verwijderen bestaande conservering, aanbrengen nieuwe conservering*
 - *leuning en inspectiepaden bovenzijde: herstellen of vervangen bestaande conservering*
 - *stalen hoofd draagconstructie: lokaal conserveringsherstel*
 - *overige: lokaal conserveringsherstel*
10. Vraag: waarom is gekozen voor herstel/renovatie van de IJsselbruggen in plaats van nieuwbouw?
Antwoord: Vanuit de VenR-planstudie is een afweging gemaakt tussen renovatie en diverse nieuwbouw scenario's. Uit de uitwerking van deze scenario's is gebleken dat vervangende nieuwbouw zowel door de langere doorlooptijd (planprocedures etc.) en de grotere

financiële investering, geen aantrekkelijke optie was voor de aanpak van de problematiek van de IJsselbruggen. Naar aanleiding van de uitgevoerde herberekeningen werd eind 2019 duidelijk dat de bruggen gerenoveerd konden worden. In samenspraak tussen project, klant en technisch specialisten is vervolgens besloten om de bruggen te renoveren.

11. Vraag: Context van het project: waarom is er besloten om brug te renoveren en niet vervangen? Iedere brug is 1 jaar dicht voor de renovatie: in deze tijd zou een nieuwe brug gebouwd kunnen worden?

Antwoord: Zie ook antwoord bij vraag 10: zowel de proceduretijd als de financiële investering sloot niet aan bij de door de klant gewenste waarde. Als gevolg van de benodigde (plan)procedures en de voorbereidings- en bouwperiode, was pas ver na het moeten afsluiten van de bruggen een nieuwe brug beschikbaar geweest.

12. Vraag: Is de klantwaarde expliciet gemaakt in documenten?

Antwoord: De uitgangspunten die de klant aan het project heeft gegeven voor het bereiken van maximale klantwaarde zijn vastgelegd in onder andere de Bijsluiter. Deze uitgangspunten zijn echter ook zo ruim geformuleerd dat een nadere uitwerking in samenwerking tussen klant, projectteam en Opdrachtnemer kan worden gemaakt tijdens het verloop van het project.

13. Vraag: In het tweede deel van het team assessment is er geen individueel deel maar alleen een teamonderdeel. Waarom is hiervoor gekozen?

Antwoord: Het is voor ons niet duidelijk wat vragensteller bedoelt met "in het tweede deel", we hebben de vraag daarom breder geïnterpreteerd door de vraag te betrekken op het gehele samenwerkingsassessment.

Dit is gekozen om het aantal criteria te beperken waardoor de verschillende criteria onderscheidend kunnen zijn. Er is een keuze gemaakt voor een assessment in teamverband i.p.v. individueel, omdat we de beoordeling van de samenwerkingspotentie willen baseren op een aspect waarvan we verwachten dat deze in grote lijnen gedurende het hele project stabiel kan blijven. Onze verwachting is dat mogelijk individuen om wat voor reden dan ook zouden kunnen wisselen, maar dat de algemene intentie is om de teams zo veel mogelijk stabiel te houden.

14. Vraag: In een project wordt een beroep gedaan op onafhankelijke adviseurs. Doorleven zij ook het DOEN-gedachtegoed? Omdat plannen door deze adviseurs beoordeeld worden is het van groot belang dat ze ook vanuit deze gedachten werken!? Hoe waarborgen jullie dat zij het gedachtegoed van DOEN doorleven?

Antwoord:

De ingediende plannen in de inschrijvingsfase, zoals beschreven in paragraaf 9.3 van de Aanbestedingsleidraad, worden beoordeeld door een afvaardiging van het projectteam c.q. dialoogteam en deels uit onafhankelijke beoordelaars. Deze onafhankelijke beoordelaars zijn ook Rijkswaterstaters en hebben allen (ruime) ervaring met en kennis van het DOEN-gedachtegoed.

Voor de volledigheid: De beoordeling van de samenwerking middels de assessments wordt enkel door onafhankelijke adviseurs gedaan. Hoewel het betrokken bureau vaker assessments uitvoert voor DOEN-projecten maakt het DOEN-gedachtegoed geen onderdeel uit van de beoordeling op samenwerkingscompetenties (zie bijlage J van de Aanbestedingsleidraad). Hierbij wordt het DOEN-gedachtegoed niet beoordeeld omdat dit later bij de plannen al wordt beoordeeld.

15. Vraag: Welk bureau neemt de assessments af?

Antwoord: TwynstraGudde (TG) zal deze als onafhankelijke adviseur afnemen. TG heeft ruime ervaring in het beoordelen van samenwerking/samenwerkingscompetenties. Omwille van de integriteit worden de namen van de beoordelaars niet bekendgemaakt.

16. Vraag: In welke fase wordt het DOEN-gedachtegoed gebruikt?

Antwoord: In alle fasen.

17. Vraag: In welke mate is de Vraagspecificatie Proces die bij start van de inschrijvingsfase wordt gedeeld gereed en hebben gegadigden tijdens de aanbesteding nog invloed op de uitwerking van de door OG op te stellen delen (blauw in de contractarchitectuur)?

Antwoord: We schrijven een Vraagspecificatie die geënt is op Fase 1 en daarmee de behoefte aan processen van de fase met de nadruk op engineering zoveel als mogelijk zal beschrijven. Gegadigden hebben tijdens de aanbestedingsprocedure de mogelijkheid om met OG hierover in gesprek te gaan, middels vraag en antwoord en de dialoog. Op basis daarvan kan Aanbesteder besluiten om, voor alle partijen gelijk, de VSP aan te passen. Tijdens Fase 1 zullen we in samenwerking de Vraagspecificatie Proces verder gaan vormgeven.

18. Vraag: Wanneer is de Vraagspecificatie Proces (VSP) gereed?

Antwoord: De VSP wordt na de selectiebeslissing verstrekt. Gedurende Fase 1, dus na gunning, zal deze samen definitief worden gemaakt.

19. Vraag: Waarom zijn juist jullie het team?

Antwoord: Toen in 2017 bleek dat de IJsselbruggen direct aandacht nodig hadden is een team samengesteld dat reeds ruime ervaring had opgedaan met andere bruggen. In de afgelopen jaren is het team geëvolueerd naar de huidige samenstelling. De evolutie tot de huidige samenstelling is mede beïnvloed door de intrinsieke motivatie van de verschillende teamleden om op basis van de eerdere ervaringen dit project nu eens echt anders aan te pakken, in dit geval door middel van het toepassen van het DOEN-gedachtegoed. Bij de geplande en ongeplande wisselingen in het team is, en wordt ook in de toekomst, bij deze evolutie van het team ook bewust stilgestaan.

20. Vraag: Heeft het team van RWS eerder samen aan projecten gewerkt?

Antwoord: Ja, team is onderdeel van het grotere Bruggenteam van Rijkswaterstaat Oost-Nederland. Dit is een projectencluster dat zich bezighoudt met Vervanging en Renovatie van bruggen en viaducten.

Het projectteam A12 IJsselbruggen bestaat sinds 2017 sinds die tijd zijn hebben een aantal wisselingen plaatsgevonden, zo is begin dit jaar een andere omgevingsmanager in het team gekomen.

Het meest recente project waar het team aan heeft gewerkt is het opzetten van het huidige verkeerssysteem op de brug. Gezien de hoge tijdsdruk en complexe werkzaamheden was dit voor het team een passende generale repetitie voor de Renovatie. Samen met de opdrachtnemer is het project veilig en in goede samenwerking gerealiseerd naar tevredenheid van alle betrokkenen.

21. Vraag: Zijn er "blind spots" te benoemen?

Antwoord: We gaan er van uit dat we die hebben, maar we kennen ze nog niet. We hebben van een aantal wel een vermoeden waar deze zouden kunnen zitten:

Voor de meeste teamleden is dit het eerste project met het DOEN-gedachtegoed ook is de omvang en complexiteit van het project nieuw. Dit betekent dat we in nieuwe situaties terecht gaan komen. Ons uitgangspunt is dat we onszelf steeds een spiegel willen laten

houden om "blind spots" te ontdekken. Dit kunnen we echter niet alleen en we stellen reflectie vanuit de Markt daarom ook zeer op prijs om onze Blind Spots te leren kennen. We vinden het belangrijk om elkaar op persoonlijk en professioneel vlak te blijven aanspreken en begrijpen. Wij zijn niet volmaakt. We zijn mensen.

22. Vraag: Wanneer we 1 team zijn wil je weten wat de risico's van ons allemaal zijn. Waarom zijn de opdrachtgeversrisico's niet gedeeld (par 4.3 bijsluiters)?

Antwoord: Niet alle risico's zijn gedeeld omdat wij dat in deze fase nog niet noodzakelijk achten.

De risico's die we hebben gedeeld, waren die risico's waarvan onze inschatting was dat deze voor de geïnteresseerden nodig waren om de keuze te maken om zich aan te melden. Ons uitgangspunt voor de overige fasen, waaronder de dialoofase en Fase 1, is optimale transparantie ten aanzien van elkaars risico's. OG zal in deze fasen daarom inzicht geven in de overige risico's. Dank voor deze reflectie.

23. Vraag: In paragraaf 1.4 van de bijsluiters is aangegeven dat als gevolg van Corona het gedachtegoed van DOEN niet in die mate doorleeft is als jullie voor ogen hadden. Wat is het gevolg hiervan

Antwoord: Als team zijn wij van mening dat we als team door de thuiswerksituatie minder goed als team hebben kunnen bespreken en bediscussiëren op welke wijze we het DOEN-gedachtegoed willen integreren in het project. We hebben daar als team zo veel mogelijk aandacht aan proberen te geven, maar onze ervaring was toch dat door de digitale overleggen die we hebben gehad je net iets minder de mogelijkheid hebt om elkaar letterlijk en figuurlijk "in de ogen te kijken". Juist omdat deze aanpak raakt aan onze persoonlijke, intrinsieke motivatie, hebben we deze persoonlijke manier van doorleven met elkaar deels gemist in de aanloop naar deze aanbesteding. Dit betekent dat wij als team, ook al hebben we dit zo goed mogelijk proberen te ondervangen, mogelijk op sommige aspecten ook binnen het projectteam nog nader ons beeld ten aanzien van het project en de aanpak moeten vormen, dat doen we graag samen met de Opdrachtnemer.

24. Vraag: Is het DOEN-gedachtegoed bij iedereen in het team aanwezig? Is het niet alleen het feestje van Koen? Ook bij diverse adviseurs? Leeft het gedachtegoed binnen het hele team?

Antwoord: Arjen- De keuze voor de Twee-Fasen-aanpak en het DOEN-gedachtegoed zijn ontstaan voor de uitkomsten van het McKinsey rapport, gebaseerd op diverse (bruggen) projecten hiervoor.

Het team stelde zichzelf eind 2018 de vraag: wat hebben we nodig om een succesvol project te krijgen. Het team heeft toen bewust gekozen voor een Twee-Fasen-aanpak en het DOEN-gedachtegoed om dit te bereiken. De voorbeelden van andere DOEN-projecten binnen RWS hielpen hierbij. Het team heeft daarom het platform DOEN betrokken en is begonnen met het traject om zich het gedachtegoed volledig eigen te maken. Pas gedurende dat traject heeft het team ook Koen aangetrokken als lid van het team.

Antwoord door Koen: Ik heb eerder ervaring opgedaan bij de ontwikkeling van het DOEN-gedachtegoed en de eerste toepassing daarvan bij de renovatie van de Nijkerkerbrug. Mede vanwege deze ervaring ben ik medio 2019 benaderd om aan te sluiten bij het team, dat toen al druk bezig was het DOEN-gedachtegoed toe te passen op dit project.

Antwoord door Marc: Marc vindt dat het DOEN-gedachtegoed verfrissend werkt. De andere manier van samenwerken ziet hij als iets positiefs. Marc vindt het leuk dat hij een bijdrage aan dit project mag leveren.

Antwoord door Chris: Chris is pas vanaf eind maart van dit jaar betrokken. Vanuit zijn rol als omgevingsmanager vindt hij deze vorm van samenwerking zeer positief waarbij hij het samensmeden van één projectteam ON-OG als een logisch en positief iets ziet.

25. Vraag: Op welk moment krijgt gegadigde inzicht in de uitgangspunten en gedetailleerde onderbouwing van de door RWS geraamde richtprijs (De Bijsluiter paragraaf 6.2.?
- Antwoord: We hebben bewust 2 momenten daarvoor gekozen. Bij start aanbesteding is de richtprijs meegegeven, meer gedetailleerde informatie volgt na de selectiebeslissing.*
26. Vraag: Hoe zijn de geschiktheidseisen tot stand gekomen?
- Antwoord: De geschiktheidseisen vormen een van onze beheersmaatregelen voor het risico dat een ON wordt geselecteerd die niet over de juiste ervaring beschikt. De huidige set van geschiktheidseisen is bepaald op basis van een zorgvuldige analyse van de renovatiescope, waarbij we hebben geïdentificeerd wat de meest kritische technische werkzaamheden zijn. De geschiktheidseisen zijn gerelateerd aan de grootste technische risico's omdat de juiste technische uitvoering op dit Werk heel nauw komt. Daarnaast is gezien de omvang van het werk ook een projectmanagementeis gesteld, om te borgen dat de geïnteresseerde een werk van deze omvang beheerst kan uitvoeren. Er is getracht om de eisen in n in samenhang met elkaar zodanig te formuleren dat zoveel mogelijk partijen hieraan kunnen voldoen.*
27. Vraag: Hoe wordt het werken volgens het gedachtegoed geborgd?
- Antwoord: Het gedachtegoed zien we niet als een methode, maar we hebben juist in de Bijsluiter aangegeven hoe we het Gedachtegoed projectspecifiek hebben gemaakt in de A12 IJsselbruggen, zodat duidelijk is op welke wijze het gedachtegoed in dit project wordt toegepast. In de voorbereiding is dit team regelmatig bevraagd door teamleden van andere DOEN projecten en het Platform DOEN, om te borgen dat de uitwerking aan blijft sluiten bij het gedachtegoed. We beseffen ons dat dit op dit moment in De Bijsluiter enkel vanuit het perspectief van de Opdrachtgever is beschreven. Met de resultaten van de aanbesteding en de uitwerking in Fase 1 wordt dit aangevuld totdat het een gezamenlijke invulling is van opdrachtgever en opdrachtnemer. Het borgen van het gedachtegoed in onze aanpak is daarmee ook iets dat we samen gaan DOEN. We hopen dus ook dat Gegedigden/Opdrachtnemer ons ook zal blijven aanspreken op het borgen van het gedachtegoed. Het blijft uitermate belangrijk dat we elkaar kunnen en blijven uitleggen waarom we handelen zoals we handelen.*
28. Vraag: Hoe ga je om met het werken naar de bedoeling. In het gedachtegoed richt zich dit met name op regels. Maar hoe past dit in dit project?
- Antwoord: Vanuit het gedachtegoed is het werken naar de bedoeling inderdaad gericht op het doorgronden en goed toepassen van regels. Dit staat echter niet op zich, maar is ook in het gedachtegoed gekoppeld aan het vinden van de juiste toepassing van regels zodat deze past bij het team en bij de opgave van het project.*
- Voor dit project heeft het team zich gecommitteerd aan het succesvol renoveren van de IJsselbruggen én het succesvol toepassen van de Twee-Fasen-aanpak. Met die opgave in het achterhoofd probeert het team de bedoeling van regels te doorgronden en toe te passen.*
- De uitvoering van dit project is om een verkeer veilig van A naar B te brengen. Het fysiek uitvoeren is een middel om de bedoeling te bereiken. De bedoeling is het resultaat van het werk. De specificatie draagt bij aan de bedoeling.*
29. Vraag: Hij geeft aan dat er een deadline vast is gelegd: de eerste van de twee stalen bruggen moet vóór 1-1-2023 gerenoveerd zijn. Dat is in 2017 bepaald. Zijn vraag betreft: Waar komt deze deadline vandaan?
- Antwoord: De vermoeiingslevensduur van de hoofdraagconstructie van beide bruggen is verstreken. Dat is in 2017 vastgesteld. Sindsdien wordt de constructieve veiligheid van de bruggen middels inspecties geborgd. Het bouwbesluit staat dit toe, echter zijn er risico's*

verbonden aan een inspectieregime welke lastig te kwantificeren zijn. Gezien het grote aantal details in de brug dat einde vermoeiingslevensduur is, de vereiste nauwkeurigheid van de inspecties en de hoge inspectiefrequentie hebben RWS en TNO gemeend een grens te stellen aan de termijn waarin de brug met inspecties open kan blijven. Deze termijn wordt niet vanuit de wet gedefinieerd, en moet daarom worden gebaseerd op een risico afweging van verschillende experts op dit vakgebied.

Om deze reden is Rijkswaterstaat met TNO in 2017 in gesprek gegaan over de proportionele restlevensduur van de bruggen en de risico's met betrekking tot de constructieve veiligheid in de overbruggingsperiode. Het advies was om uit te gaan van een overbruggingsperiode van maximaal 3 jaar indien het destijds geadviseerde inspectieregime en andere preventieve maatregelen gevolgd zouden worden.

Om de overbruggingsperiode tot aan de renovatie op te rekken is het huidige 3/2+2 verkeerssysteem ingezet waarmee de deadline van 2021 naar 2023. Het verschil tussen de systemen is dat een deel van het vrachtverkeer in de nieuwe situatie over de betonnen brug wordt geleid. Door de inzet van dit verkeerssysteem is er in de nieuwe op 01-01-2023 even veel vrachtverkeer over beide bruggen geweest als in de oorspronkelijke situatie op 1-1-2021.

30. Vraag: Staan de perioden voor renovatie per brug vast op de bepaalde jaren door het verkeerssysteem?

Antwoord: Nee, in principe staat deze niet vast/zijn niet voorgeschreven, mits de versterkingswerkzaamheden zijn afgerond vóórdat de overbruggingsperiode (zie antwoord op vraag 29) is verstreken.

OG **verwacht** dat de renovatie van een brug (grotendeels) zal worden uitgevoerd in de periode dat de betreffende brug vrij is van verkeer. Dit is gebaseerd op de volgende uitgangspunten en aannames:

Uitgangspunt1: In de situatie waarbij de brug **in gebruik is door verkeer** is de betreffende op brug op sterkte vrijwel **helemaal uitgenut/maximaal belast**.

Uitgangspunt2: Een deel van de renovatie werkzaamheden (o.a. burgrinden, laswerkzaamheden) vergen een dusdanig grote nauwkeurigheid dat deze mogelijk niet met de vereiste nauwkeurigheid kunnen worden uitgevoerd wanneer de brug in gebruik is door verkeer, doordat het verkeer beweging/trilling van de brug veroorzaakt.

Aanname1: Voor het merendeel van de werkzaamheden moet gebruik worden gemaakt van een hulpconstructie aan de brug.

Aanname2: Een dergelijk hulpconstructie is te zwaar om aan de brug te hangen terwijl deze reeds helemaal uitgenut/maximaal belast is.

NB: De werkzaamheden waarvoor geldt dat deze:

- niet vanaf een aan de brug hangende hulpconstructie hoeven te worden uitgevoerd,
- en die niet gevoelig zijn voor trillingen veroorzaakt door verkeer wat gebruik maakt van de brug,

kunnen op elk gewenst moment vanaf gunning worden uitgevoerd (mits wordt voldaan aan de overige eisen mbt deze werkzaamheden). OG verwacht dat dit geldt voor bijvoorbeeld de GVO werkzaamheden aan de pijlers/steunpunten.

31. Vraag: Kunnen jullie aangeven waarom eerder openstellen dan 31-12-2022 van de 1e brug, dat op gespannen voet staat met veiligheid en kwaliteit, toegevoegde klantwaarde oplevert?

Antwoord:

Het fundament van dit project is dat op een veilige manier de IJsselbruggen op het juiste kwaliteitsniveau worden gerenoveerd. Het is daarbij dus niet de bedoeling dat er ten opzichte van deze twee aspecten wordt gemarchandeerd, waardoor versnelling ten koste gaat van veiligheid of kwaliteit. Echter indien het mogelijk is om met behoud van veiligheid en kwaliteit te versnellen, dan heeft dit voor de klant meerwaarde. Hiervoor zijn 2 redenen:

- A) **Verlagen risico op vertraging openstelling 1^e brug:** Volgens de planning van het verkeerssysteem zal het verkeer van 1/1/2022 tot 31/12/2022 gebruik maken van de PRB. De PRB heeft vanaf 1/1/2022 nog maximaal 12 maanden vermoeiingsrestlevensduur. Dat betekent dat de PRB per 31/12/2022 moet worden afgesloten voor alle verkeer.

In diezelfde periode zal de HRB worden gerenoveerd. Omdat de PRB per 31/12/2022 moet worden afgesloten voor het verkeer, dient de renovatie van de HRB op dat moment te zijn afgerond.

Wanneer het niet lukt om de renovatie van de HRB tijdig af te ronden ontstaat de situatie dat HRB nog niet kan worden opengesteld, en de PRB moet worden afgesloten. Op dat moment zijn er dan nog maar 2 van 4 rijstroken van West naar Oost beschikbaar. Dit zal grootschalige hinder veroorzaken op de A12, in de regio en op de lokale wegen. Daarom is vertraging van "openstelling 1^e brug" een groot risico voor het project. Versnellingsmaatregelen die ervoor zorgen dat de openstelling eerder dan 31/12/2022 kan plaatsvinden verkleinen dit risico.

- B) **Versnellen openstelling 2^e brug:** Deze reden hangt samen met de effecten van het ingestelde 3/2+2 verkeerssysteem. Vóór het instellen van het 3/2+2 systeem was de normale situatie: 4 rijstroken van Oost naar West en 4 rijstroken van West naar Oost, zonder snelheidsbeperkingen. Door het instellen van het 3/2+2 systeem is deze situatie gewijzigd naar 3 rijstroken van Oost naar West en 4 rijstroken van West naar Oost, en omdat de afwikkeling van het verkeer via "slingers" verloopt is daarnaast een snelheidsbeperking van 90 km/h is ingesteld. In de huidige situatie zijn dus minder rijstroken beschikbaar en is er sprake van een snelheidsbeperking. Daarmee is er sprake van verkeershinder zolang het 3/2+2 systeem op de weg staat.

Na openstelling van de 2^e brug zal het verkeerssysteem zo spoedig mogelijk worden verwijderd om de normale situatie te herstellen. Door EERDER dan nu voorzien (31/11/23) de originele verkeerssituatie te herstellen, wordt bijgedragen aan de klantwaarde minimaliseren van hinder.

Door versnelling van de tussenmijlpaal "openstelling 1e brug" wordt de kans groter dat ook de andere mijlpaal "openstelling 2^e brug" eerder kan worden behaald. In dat geval kan het 3/2+2 systeem eerder worden verwijderd, en is er sprake van minimaliseren van de hinder (duur).

Het is voor projectteam en klant duidelijk dat de verschillende aspecten tijd, veiligheid en kwaliteit elkaar zouden kunnen bijten. OG wil dan ook samen met ON tijdens Fase 1 bepalen of versnelling realistisch en haalbaar is. Daarbij blijft het van belang dat dit niet ten koste mag gaan van veiligheid en kwaliteit.

32. Vraag: Is het de bedoeling dat het DO (met name de berekeningen) klakkeloos wordt overgenomen?

Antwoord: Nee. OG streeft ernaar om de aanwezige kennis, kunde en expertise van ON optimaal in te zetten voor het traject om te komen van DO naar UO. Daarvoor is het

noodzakelijk dat ON zich inleest in het DO en de achterliggende uitgangspunten, aannames en afwegingen die eraan ten grondslag liggen. OG zal ON daarbij faciliteren zodat dit proces efficiënt kan verlopen. Mogelijk komen daar ook vragen, opmerkingen en aanpassingen uit. Deze zullen gezamenlijk worden besproken/toegelicht en indien nodig worden daarbij ook RHDHV en TNO ingezet voor eventueel benodigde ontwerp-, reken- en verificatie werkzaamheden.

33. Vraag: Volgens de informatie uit de plenaire deel, bevat de huidige conservering chroom en lood. Rijkswaterstaat vraagt een restlevensduur van minimaal 30 jaar. De conservering wordt alleen lokaal vervangen ter plekke van de versterkingen. Dat betekent dat er nog metaalhoudende conservering aanwezig is voor de komende jaren. Ook de restlevensduur van 30 jaar voor de conservering wordt niet gehaald?

Antwoord: Binnen het renovatieproject is er sprake van verschillende levensduren, samenhangend met de uit te voeren werkzaamheden. De restlevensduur van 30 jaar geldt voor de stalen hoofddraagconstructie: Het primaire doel van het project is om na renovatie, de constructieve restlevensduur van de stalen hoofddraagconstructie van 30 jaar te garanderen.

Dat betekent niet dat de bruggen binnen die restlevensduur geen regulier vast en variabel onderhoud nodig hebben. Gedurende deze 30 jaar is het waarschijnlijk dat er nog conserveringswerkzaamheden moeten plaatvinden en nog opleggingen en voegen vervangen moeten worden, zoals dat bij vrijwel iedere brug het geval is.

Voor wat betreft de scope van de conserveringswerkzaamheden, zie het antwoord op vraag 9. Voor de conserveringswerkzaamheden gelden andere levensduureisen. Deze zijn op dit moment nog niet bepaald en zullen worden vermeld in de vraagspecificatie.

Tijdens de voorbereiding van het project is door de beheerder/klant aangegeven dat complete vervanging van Chroom VI en loodhoudende conservering op dit moment niet nodig of wenselijk is. Het is OG bekend dat dit betekent dat er dan (dus) Chroom VI en loodhoudende conservering achterblijft op de brug. Tijdens Fase 1 kan deze afweging gezamenlijk met OG (projectteam), ON en klant worden toegelicht en indien nodig opnieuw worden bekeken.

34. Vraag: Zijn er onderzoeken gedaan naar de restlevensduur van de huidige conservering?

Antwoord: Ja. Op basis van de periodieke programmeringsinspecties is bepaald dat de conservering van de brug in 2036 compleet moet worden vervangen.

35. Vraag: In de presentatie (gegeven tijdens de Tender Start-Up) staat als scope vermeld 30% van conservering en Chroom VI behoudend conservering. Er is gevraagd naar meer uitleg over de conservering: is 30% van de conservering Chroom VI houdend of dient 30% van conservering te worden vervangen en dat is Chroom VI houdend?

Antwoord: de gehele conservering van de bruggen is Chroom VI verdacht. Dit volgt uit metingen die gedaan zijn op verschillende plekken in de bruggen. Voor een toelichting op de omvang van de conserveringswerkzaamheden zie het antwoord op vraag 9.

36. Vraag: In de bijsluiters van de basisovereenkomst zijn er meerdere wisselingen van het 3/2+2 verkeerssysteem genoemd. Is er een harde relatie tussen het uitvoeren van de werkzaamheden en de wisseling in het verkeerssysteem? Zijn er werkzaamheden die kunnen worden uitgevoerd als er verkeer op de brug rijdt?

Antwoord: Zie hiervoor het antwoord op vraag 30.

37. Vraag: Heeft betrekking op de aanvullende scope dat voort zou kunnen komen uit de nog uit te voeren constructieve inspecties. De aantallen versterkingen opgenomen in het DO ontwerp zijn specifiek. Maar hoe gaat Rijkswaterstaat ermee om als er extra scope uit inspectie volgt?

Antwoord:

Er zijn meerdere redenen waardoor de scope van het werk kan moeten worden aangepast gedurende het verloop van het project. Mede vanwege deze onzekerheid is gekozen voor de Twee-Fasen-aanpak in dit project. Mogelijke redenen waardoor de scope kan worden aangepast:

- De inspecties zullen plaats blijven vinden tot aan de start van de renovatie per brug. Onder andere uit deze inspecties zou kunnen blijken dat meer en/of andere versterkingsmaatregelen nodig blijken om de bruggen te renoveren zodat deze weer een restlevensduur van 30 jaar hebben.*
- Anderzijds kan er tussen nu en het moment dat de opdrachtnemer gesteld staat voor het uitvoeren van het werk, reeds een (klein) deel van de versterkingsscope eerder uitgevoerd moet worden om de constructieve veiligheid te borgen. De ervaring vanuit de inspecties die laatste 2 ½ jaar zijn uitgevoerd is dat er af en toe een enkele lokale noodreparatie moet worden uitgevoerd.*
- Ook tijdens het uitvoeren van het werk kan het, op basis van wat er gevonden wordt tijdens de inspecties, nodig zijn dat er al een deel van het versterkingsontwerp eerder uitgevoerd moet worden. Als de inschatting is dat de reparatie/versterking eerder moet gebeuren, kan dat in overleg met ons vast gesteld worden. Als er uit de inspecties een directe actie volgt, dan zullen we samen (opdrachtnemer samen met adviseurs van Rijkswaterstaat en, indien nodig, experts van TNO) naar oplossingen zoeken en de planning aanpassen.*
- Uit de materiaal onderzoeken en inspecties is er kans dat we afwijkingen op de uitgangspunten van het DO tegen komen; bijvoorbeeld delaminatiedefecten in de stalen platen, slechte kwaliteit van het bestaande laswerk etc. Deze afwijkingen zullen dan in samenspraak moeten worden verwerkt in het UO*

38. Vraag: Waarom is er dan gekozen voor restlevensduur van 30 jaar en niet een kortere periode van 10 jaar?

Antwoord: Rijkswaterstaat kiest voor 30 jaar om de volgende redenen:

- Met de keuze voor 30 jaar (extra) constructieve restlevensduur, komen we uit rondom het jaartal dat ook de originele (bij ontwerp/bouw) ontwerplevensduur van 100 jaar voor de constructieve onderdelen van de brug is bereikt (1960+100 jaar). De bruggen kunnen daardoor weer opgenomen worden in het standaard beheerregime dat de beheerder toepast op deze objecten.*
- Voor renovaties geldt dat normaliter 30 jaar wordt vereist als restlevensduur (conform het gebruikersniveau volgens de Richtlijn Beoordeling Kunstwerken RBK). Dit heeft te maken met het langere termijn beleid.*
- Tot slot is de scope voor een renovatie voor een restlevensduur van 10 jaar niet significant anders dan voor 30 jaar. Dit maakt de keuze voor 30 jaar restlevensduur kostenefficiënt.*

39. Vraag: Hoe gaan we met veiligheidstrede 4 om zoals aangegeven in de presentatie van Techniek? Rijkswaterstaat heeft toch besloten de selectie op basis van veiligheidstrede tot 2022 uit te stellen?

Antwoord: Onze ambitie ligt hoog, we willen tijdens Fase 1 samen met de Opdrachtnemer bepalen hoe we deze ambitie kunnen invullen. Het maakt geen onderdeel uit van de selectie.

In de aanbestedingsvoorwaarden worden de volgende wijzigingen en aanvullingen aangebracht:

Geen.

Voorts worden de volgende inlichtingen verstrekt:

Geen.

De ondergetekende verklaart dat geen andere inlichtingen zijn verstrekt dan die, welke in deze en eventueel voorgaande nota's van inlichtingen zijn vermeld en dat geen (andere dan in deze en eventueel voorgaande nota's van inlichtingen genoemde) tekeningen en/of monsters zijn getoond.

Opgemaakt te Arnhem op 25 september 2020,

K. van der Kroon
Projectmanager renovatie A12 IJsselbruggen