

Verslag Marktconsultatie Krimpense Algeracorridor

projectnr. 1029
revisie 1.0
23 oktober 2015

datum vrijgave

23 oktober 2015

beschrijving revisie 1.0

Definitief

goedkeuring

Bart Klaver

vrijgave

Karel Ossewaarde

	Inhoud	Blz.
1	Inleiding	3
1.1	Marktconsultatie Krimpense Algeracorridor	3
1.2	Problematiek Krimpense Algeracorridor	3
1.3	Doelstellingen van de marktconsultatie	4
1.4	Conclusie en vervolgproces	5
2	Vragenlijst en antwoorden	6
2.1	Maatregelen	6
2.2	Verkeersoverlast	6
2.3	Calamiteitendoorsteek (CADO)	7
2.4	Werken in ploegen	7
2.5	Optimale scope	7
2.6	Informatiebehoefte	8
2.7	Oorzaak voor verzakking	8
2.8	Garanties	8
2.9	Onderhoud	9
2.10	Aanbesteding	9
2.11	Conditie voor niet deelnemen aan aanbesteding	9
2.12	Nadere toelichting	10
2.13	Overige ideeën, suggesties of opmerkingen	10
	Bijlage 1: Presentatie informatiebijeenkomst 11 juni 2015	11

1 Inleiding

1.1 Marktconsultatie Krimpense Algeracorridor

De gemeente Krimpen aan den IJssel wil het kader bepalen voor de verbetering van de wegconstructie van de Krimpense Algeracorridor en specifiek voor de kruising C.G. Roosweg / Industrieweg / Nieuwe Tiendweg (hierna: 'Grote Kruising'). Hiertoe heeft van mei t/m september 2015 een marktconsultatie plaatsgevonden met bedrijven in de markt die geïnteresseerd zijn om als mogelijke opdrachtnemer van dit project te fungeren (hoofdaannemer, onderaannemer etc.).

Op 29 mei is het marktconsultatiedocument gepubliceerd op TenderNed, met daarin een toelichting van de problematiek, doelstellingen, procedure, voorwaarden, beschikbare informatie en consultatievragen. Vervolgens is op 11 juni een informatiebijeenkomst gehouden met een nadere toelichting, waarbij zes marktpartijen aanwezig zijn geweest. Na de ontvangst en beoordeling van de twee schriftelijke inzendingen in augustus is besloten door de gemeente Krimpen a/d IJssel om met beide inschrijvers Dura Vermeer en Van Dijk Maasland een nader gesprek te voeren op 14 september respectievelijk 22 september.

Dit document bevat een verslag van de marktconsultatie Krimpense Algeracorridor. Als bijlage 1 bij dit verslag is toegevoegd de presentatie die is gegeven op de informatiebijeenkomst d.d. 11 juni.

1.2 Problematiek Krimpense Algeracorridor

De Algeracorridor is cruciaal als ontsluitingsweg voor de Krimpenerwaard richting Rotterdam. Calamiteiten op de Algeracorridor kunnen op bepaalde tijdstippen grote economische en maatschappelijke consequenties hebben. Inmiddels is vanuit monitoring duidelijk dat sprake is van een langzame, maar zekere zakking van 1 – 3 mm per maand van Grote Kruising. Dit is een ongewenste gebeurtenis bij een onderheide weg (betonplaten ondersteund door vermoedelijk houten palen).



De Algeracorridor tussen het Kralingseplein en de rotonde bij de Krimpenerbosweg, met in het rood het deel in eigendom en beheer van de gemeente Krimpen a/d IJssel (Krimpense Algeracorridor). Aan de zuidoost-kant van de Krimpense Algeracorridor eindigend met de Grote Kruising.

Voor de gemeente Krimpen a/d IJssel is de urgentie aanwezig om een onderzoek te doen middels een marktconsultatie naar mogelijke constructieve maatregelen en hun technische haalbaarheid, oplossend vermogen, kosten en de verkeershinder tijdens de uitvoering op de Krimpense Algeracorridor. Enkele jaren geleden zijn technische onderzoeken uitgevoerd naar de fundering (bijvoorbeeld een grondradaronderzoek). Deze onderzoeken leverden echter niet voldoende informatie over de status en de restlevensduur van de wegconstructie. Uiteraard speelt in de urgentie ook mee dat in het verleden op de N210 ten oosten van de Krimpense Algeracorridor plotselinge verzakkingen en bezwijkingen van de wegconstructie hebben plaatsgevonden.

Verschillende overheden managen en beheren verschillende onderdelen van de corridor. Het is evident dat ook andere overheden, namelijk Provincie Zuid-Holland, het ministerie van I&M, gemeente Capelle a/d IJssel en gemeente Krimpenerwaard, een groot belang hebben bij een goed functionerende Krimpense Algeracorridor.

1.3 Doelstellingen van de marktconsultatie

Een marktconsultatie is een pro-actieve vorm van marktbenadering. Wij zijn als opdrachtgever in gesprek gegaan met potentiële opdrachtnemers om informatie te verzamelen met betrekking tot mogelijke maatregelen voor de Grote Kruising op de Krimpense Algeracorridor.

Met de marktconsultatie is gestreefd om inzicht te krijgen of de huidige beschikbare informatie (constructief, geotechnisch etc.) over de Grote Kruising voldoende is om uitspraken te doen over mogelijke oplossingen en haalbaarheid van deze oplossingen.

Daarnaast heeft de marktconsultatie de volgende (sub)doelstellingen:

1. Inzicht krijgen in 'state of the art' oplossingen en uitvoeringsmethodes voor het constructieve vraagstuk van de Grote Kruising met een levensduur van minimaal 15 jaar.
2. Inzicht krijgen in de haalbaarheid van maatregelen voor de Krimpense Algeracorridor en specifiek de Grote Kruising: technisch, omgevings- en verkeershinder tijdens uitvoering, kosten, risico's tijdens uitvoering.
3. Een heldere politiek-bestuurlijke afweging (liefst in regionaal verband) voor het vervolgproces voor de Krimpense Algeracorridor (onder andere: wel of geen aanbesteding mogelijk maken door middel van bruikbare informatie).

1.4 Conclusie en vervolgproces

Uit de gesprekken met de geconsulteerde marktpartijen is gebleken dat de gemeente Krimpen aan den IJssel te maken heeft met een technisch complexe situatie. De antwoorden uit de marktconsultatie hebben daarbij wel inzicht gegeven in de mogelijke maatregelen. Eén van de deelgenomen partijen geeft aan dat met nader onderzoek nog betere informatie zal geven over de gewenste oplossing en de haalbaarheid hiervan.

Dit verslag van de marktconsultatie Krimpense Algeracorridor wordt openbaar gemaakt (verzending per e-mail aan deelnemers en publicatie op TenderNed). De gemeente Krimpen a/d IJssel neemt de inzichten van de markt mee bij het bepalen van het vervolgproces voor de Krimpense Algeracorridor.

2 Vragenlijst en antwoorden

2.1 Maatregelen

Vraag A1 van de gemeente Krimpen a/d IJssel

“Welke maatregelen zijn mogelijk om de constructieve risico’s op te lossen voor de komende 15 jaar? En welke verdere levensduur hebben deze maatregelen?”

Antwoord

1. De meest eenvoudige maatregel om het risico op bezwijken aan te pakken, is om de holle ruimtes onder de betonnen bak met een lichtgewicht opvulmateriaal van voldoende draagkracht (zoals kunststof hardschuim) te injecteren vanaf de zijkant. De levensduur van de constructie is op basis van de huidige informatie niet in te schatten, maar het gevolg van eventueel bezwijken van de constructie is dan hooguit nog een scheur in de weg.
2. Ontgraven en verwijderen van de verharding/fundering tot op de betonplaat en deze vervangen door een schuimbeton ophoging met asfaltverharding lijkt een goede maatregel als sprake is van overbelasting van de huidige palen.
3. Een structurele en duurzame renovatie-oplossing (ca. 100 jaar) is om aanvullend draagvermogen aan te brengen onder de bestaande betonconstructie. Dit kan door gaten te boren door de oude constructie, waarna prefab palen met een vezelversterkte betonplaat aangebracht kunnen worden.
4. Wanneer nieuwbouw toch gewenst is doordat duidelijk is geworden dat de bestaande constructie slecht is, kan door de bestaande betonplaat heen geheid worden waarna een nieuwe plaat over de oude bak wordt gestort. De oude betonbak fungeert dan als bekisting. Dit is ook een duurzame maatregel (ca. 100 jaar).

2.2 Verkeersoverlast

Vraag A2 van de gemeente Krimpen a/d IJssel

“Welke verkeersoverlast leveren deze maatregelen bij het antwoord op vraag A1 voor en tijdens de uitvoering op en voor hoe lang (op hoofdlijnen: dus bijvoorbeeld gehele kruising gestremd, éénrichtingsverkeer mogelijk etc.)? Op welke wijze denkt u deze verkeersoverlast te kunnen verkleinen?”

Antwoord

Bij maatregel 1 is sprake van geen of zeer beperkte verkeersoverlast door het injecteren vanaf de zijkant van de weg. Overlast bij de maatregelen 2, 3 en 4 kan beperkt worden door het werk gefaseerd uit te voeren. Dit met als uitgangspunt dat het verkeer in alle richting ten alle tijden beperkt doorgang heeft (tijdelijke versmallingen rijbanen). Het

aanbrengen van maatregelen 2, 3 en 4 uit paragraaf 2.1 moet in acht weken mogelijk zijn.

2.3 Calamiteitendoorsteek (CADO)

Vraag A3 van de gemeente Krimpen a/d IJssel

“Hoe ziet u de meerwaarde van een eventueel nieuw aan te leggen (tijdelijke) calamiteitendoorsteek (CADO) tussen de Lekdijk en de C.G. Roosweg voor de vermindering van verkeersoverlast tijdens de werkzaamheden?”

Antwoord

Het realiseren van de CADO kan de tijdelijke verkeersoverlast verminderen; met name voor het verkeer van de Stormpolder. Breng de CADO vanaf de Lekdijk dan aan op een punt met zo min mogelijk hoogteverschil om kostbare (zettingsarme) maatregelen te voorkomen.

2.4 Werken in ploegen

Vraag A4 van de gemeente Krimpen a/d IJssel

“Om de stremmingsperioden zo veel mogelijk te beperken, wordt werken in ploegen wenselijk geacht. Acht u het werken in ploegen gedurende 16 of 24 uur per dag, 7 dagen per week bij deze scope haalbaar (tijdens de stremmingsperioden)? Zo ja, waarom en welke belemmeringen of risico's ziet u hierbij?”

Antwoord

Het werken in ploegen wordt gezien als haalbaar en zonder noemenswaardige belemmeringen of risico's.

2.5 Optimale scope

Vraag A5 van de gemeente Krimpen a/d IJssel

“Wat is de optimale scope voor het verbeteren van de constructie (technisch, financieel, veiligheid, verkeershinder, andere omgevingshinder)?”

Antwoord

De scope van de werkzaamheden zou moeten bestaan uit het voorkomen van onverwachts bezwijken van de constructie en het afremmen van het zettingsproces (dit kan ook op langere termijn tot bezwijken leiden). Maatregel 1 lijkt een effectieve en efficiënte maatregel om de risico's van bezwijken te verkleinen. Eén van de twee marktpartijen geeft aan dat de optimale scope is om maatregel 3 te kiezen.

2.6 Informatiebehoefte

Vraag A6 van de gemeente Krimpen a/d IJssel

“Mist u informatie over de (kwaliteit van de) bestaande constructie om een uitspraak te doen over potentiële maatregelen en optimale scope? En zo ja, welke?”

Antwoord

Van groot belang is meer te weten te komen over de kwaliteit van de bestaande betonconstructie en paalfundering, de overgangen van de verschillende constructies en de randvoorzieningen/overgangen alsmede de hoeveelheid aanwezige holle ruimte onder de plaatconstructie (in verband met kosten). Eén van de twee marktpartijen ziet nu mogelijkheden voor nader onderzoek naar de funderingsconstructie. De andere marktpartij ziet de mogelijkheid om de weg bij de Grote Kruising af te graven en verkeer er omheen te leiden, om dan inzicht te krijgen in de kwaliteit van de wegconstructie.

2.7 Oorzaak voor verzakking

Vraag A7 van de gemeente Krimpen a/d IJssel

“Wat is volgens u de oorzaak voor het verzakken van de Grote Kruising?”

Antwoord

Overschrijding van het paal draagvermogen lijkt de meest logische verklaring. De toenemende verkeersbelasting is hier de hoofdoorzaak van. Wanneer er sprake zou zijn van paalaantasting (droogstand, bacteriële aantasting) dan zijn zettingen minder egaal, geleidelijk en groter. Het is mogelijk dat door de lekken in de betonnen bak zand wegspoelt met het grondwater. Op dat moment zou alleen maatregel 1 afdoende zijn.

2.8 Garanties

Vraag A8 van de gemeente Krimpen a/d IJssel

“Het leveren van hoogwaardige kwaliteit en continuïteit van de Krimpense Algeracorridor is voor de gemeente Krimpen a/s IJssel een van de belangrijkste doelstellingen. Om die reden wenst de gemeente van de opdrachtnemer garanties te krijgen. Hoeveel jaren garantie zou u kunnen/willen geven op de door u voorgestelde onderdelen in uw optimale scope (vraag A5)?”

Antwoord

Bij maatregel 1 wordt op dit moment geen garantie gegeven op niet bezwijken in verband met onvoldoende informatie op dit moment. Voor een duurzame structurele maatregel wordt een mogelijke garantie van 50 jaar garantie aangegeven.

2.9 Onderhoud

Vraag A9 van de gemeente Krimpen a/d IJssel

“Als onderdeel van de scope denkt de gemeente Krimpen a/d IJssel na om ook het vast onderhoud op het traject na de verbetering van de wegconstructie uit te laten voeren door de Opdrachtnemer van het contract. Zou u dit vast onderhoud (kies a, b of c):

a. Zelf uitvoeren?

b. Door de huidige aannemer van het prestatiecontract voor vast onderhoud in de gemeente Krimpen a/d IJssel in onderaanneming willen laten uitvoeren?

c. Door een andere partij in onderaanneming willen laten uitvoeren?

Kunt u uw keuze onderbouwen?”

Antwoord

Dit antwoord is afhankelijk of onderhoud van wegen een kernactiviteit is van de betreffende marktpartij. De partijen voor wie dit geldt, zullen het onderhoud willen overnemen.

2.10 Aanbesteding

Vraag B1 van de gemeente Krimpen a/d IJssel

“Op welke wijze meent u dat de gemeente Krimpen a/d IJssel deze scope voor het verbeteren van de constructie het beste kan aanbesteden aan marktpartijen (contractvorm, aanbestedingsvorm)? Denk bijvoorbeeld aan Best Value Procurement (BVP).”

Antwoord

Een samenwerking in een bouwteam lijkt op dit moment volgens marktpartijen de meest geschikte samenwerking. Een go/no go –moment tussen ontwerp en realisatie kan dan nog worden ingebouwd. Indien echter uit nadere onderzoeken veel duidelijker is wat de staat van de constructie is, dan kan ook de toepassing van UAV-gc (bijvoorbeeld D&C) op basis van EMVI geschikt zijn. Dit geeft de opdrachtnemer vrijheid qua ontwerp en overlastbeperking. Op dit moment zijn hiervoor echter volgens marktpartijen nog teveel risico's aanwezig.

2.11 Conditie voor niet deelnemen aan aanbesteding

Vraag B2 van de gemeente Krimpen a/d IJssel

“Zou een mogelijke keuze voor een bepaald type aanbesteding (bijvoorbeeld middels BVP) u ervan weerhouden om deel te nemen aan deze aanbestedingsprocedure, en zo ja: waarom?”

Antwoord

Bij alle typen aanbestedingen zullen marktpartijen inschrijven.

2.12 Nadere toelichting

Vraag C1 van de gemeente Krimpen a/d IJssel

“Bent u bereid om op uitnodiging van de gemeente Krimpen a/s IJssel uw antwoorden op de vragenlijst in een mondeling gesprek nader toe te lichten?”

Antwoord

Beide marktpartijen waren geïnteresseerd om de antwoorden nader toe te lichten.

2.13 Overige ideeën, suggesties of opmerkingen

Vraag C2 van de gemeente Krimpen a/d IJssel

“Heeft u nog andere ideeën, suggesties of opmerkingen?”

Antwoord

Een oplossing van een andere orde die door één van de marktpartijen is aangegeven, is om een aansluiting van de A15 bij Ridderkerk of Alblasserdam naar de A20 bij Nieuwerkerk aan Den IJssel te creëren. Door de aanleg van deze weg aan de oostzijde van het dorp Krimpen aan den IJssel zijn de bewoners en bedrijven niet meer afhankelijk van de route over de Algerabrug, en zal de verkeersbelasting over de brug dan ook dalen. De aanleg van deze weg zal tevens een kwaliteitsimpuls voor de gehele Krimpenerwaard geven, en er ontstaat een robuuste rondweg om de stadsregio Rotterdam.

Bijlage 1: Presentatie informatiebijeenkomst 11 juni 2015



Marktconsultatie Krimpense Algeracorridor

Informatiebijeenkomst,
11 juni 2015





Opbouw

- Onze doelstellingen
- Problematiek Krimpense Algeracorridor
- Onze vragen aan u
- Procedure van de marktconsultatie
- Buiten een kijkje nemen... (11:30)



Doelstelling

“Met de marktconsultatie wordt gestreefd om inzicht te krijgen of de huidige beschikbare informatie (constructief, geotechnisch etc.) over de Grote Kruising voldoende is om uitspraken te doen over mogelijke oplossingen en haalbaarheid van deze oplossingen.”





Subdoelstellingen

- Inzicht krijgen in 'state of the art' oplossingen en uitvoeringsmethodes (levensduur > 15 jaar).
- Inzicht krijgen in de haalbaarheid van maatregelen: technisch, omgevings- en verkeershinder tijdens uitvoering, kosten, risico's tijdens uitvoering.
- Een heldere politiek-bestuurlijke afweging (liefst in regionaal verband) voor het vervolgproces voor de Krimpense Algeracorridor (onder andere: wel of geen aanbesteding mogelijk maken door middel van bruikbare informatie).



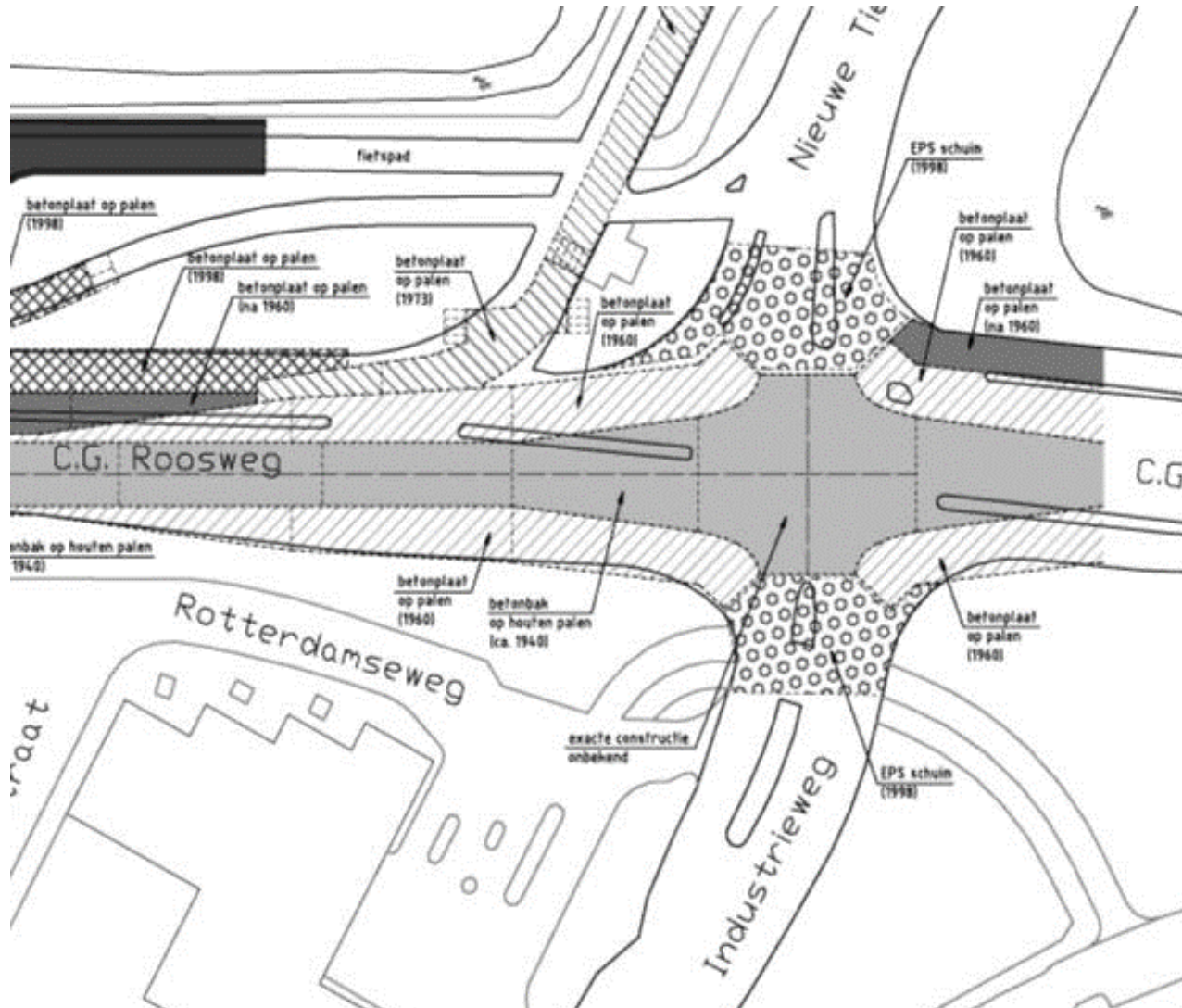


Problematiek



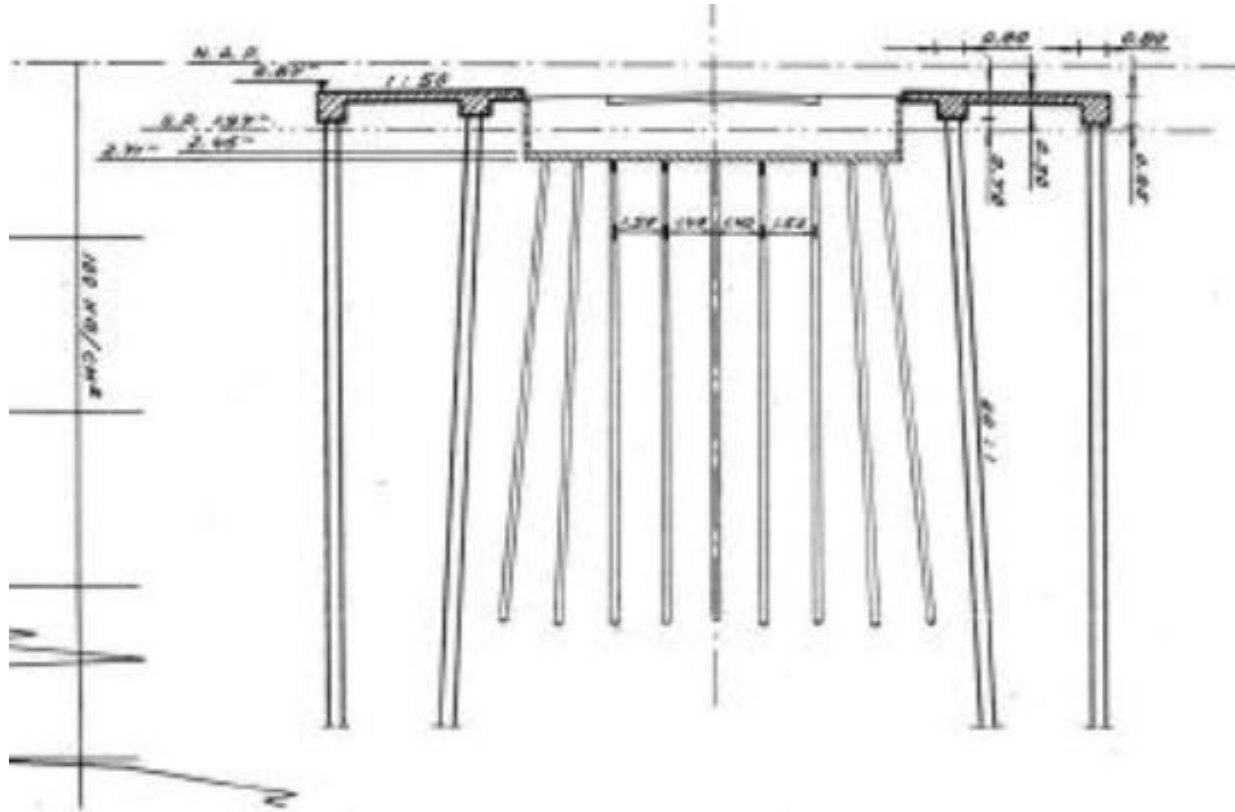


Problematiek





Problematiek

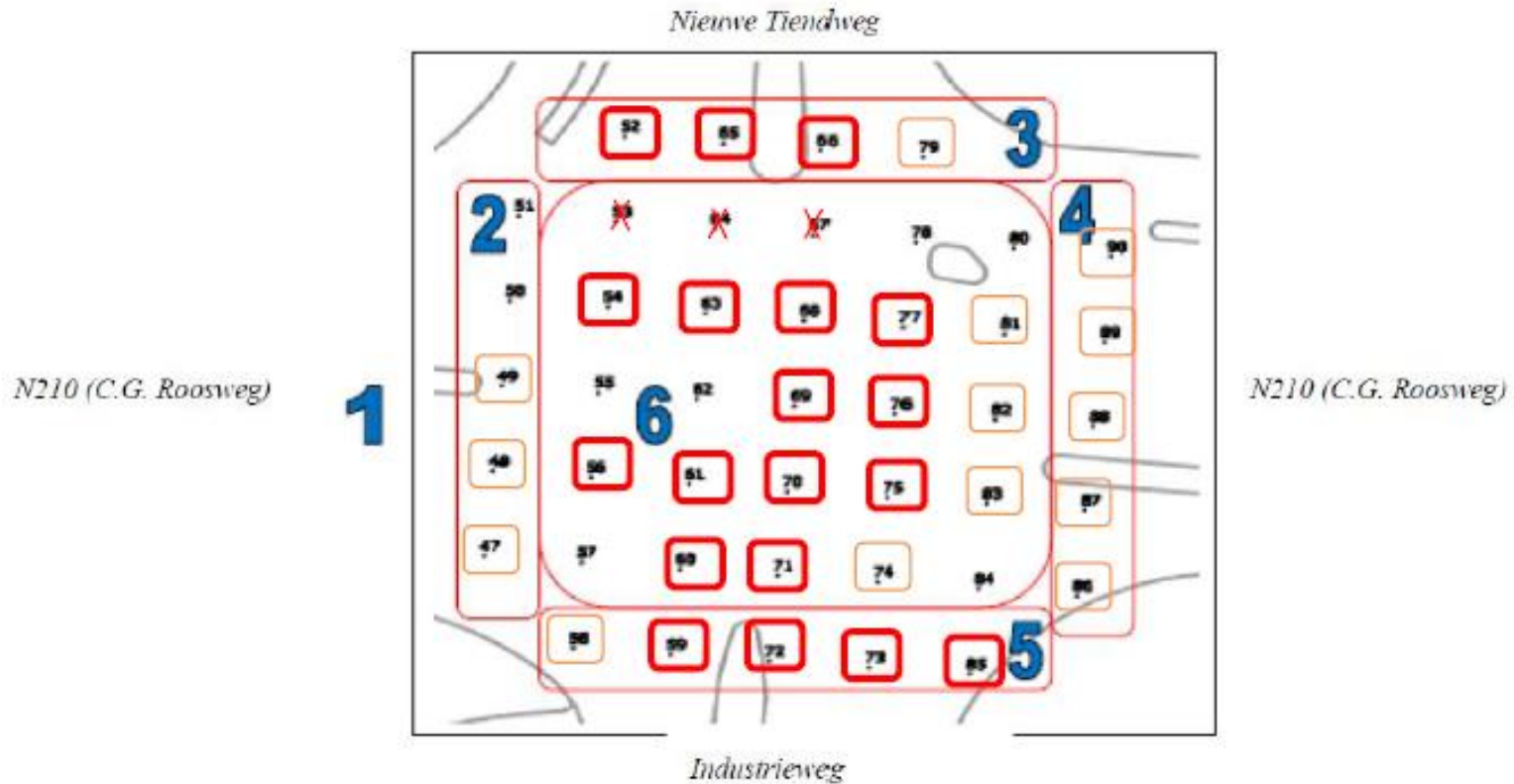


Dwarsprofiel direct ten westen van het kruispunt





Problematiek





Onze vragen

- 13 vragen
- Zowel constructief, verkeerskundig, scope, garanties, vervolgproces
- Maximaal ½ A4 per antwoord





Procedure

Activiteit	Datum
Publiceren Marktconsultatiedocument	29 mei 2015
Uiterste aanmelding voor informatieve bijeenkomst	5 juni 2015 voor 12.00 uur
Informatieve bijeenkomst (presentatie en toelichting van de uitvraag)	11 juni 10:00 – 12:00 uur
Uiterste datum tot het stellen van vragen over het Marktconsultatiedocument	26 juni 2015 voor 12.00 uur
Publiceren Nota van Inlichtingen	3 juli 2015
Uiterste datum voor indienen ingevulde vragenlijst	17 juli 2015 voor 12.00 uur
Bouwvak	20 juli t/m 21 augustus
Data voor mondelinge toelichtende gesprekken.	31 augustus t/m 4 september
Afronding en publiceren resultaten	25 september 2015



Procedure

- Vertrouwelijkheid
- Bepalingen en voorwaarden
- Vergoeding
- Na de marktconsultatie





Bedankt voor uw deelname!

