



Aan : Gegadigde bestek 1-006-15
"Stations en Baan" Hoekse Lijn

Datum : 2 juli 2015

Betreft : Begeleidend schrijven vooraankondiging
bestek 1-006-15 Stations en Baan
Hoekse Lijn

Documentnr : N.2015.039.HL

Versie : DEFINITIEF

Notitie

Hoekse Lijn

Bezoekadres: De Rotterdam
Wilhelminakade 179, Rotterdam

Inleiding

Met deze notitie wordt informatie gegeven over: (i) het project Hoekse Lijn in het algemeen, (ii) de planning en fasering, (iii) de rol van het bestek 1-006-015 binnen het project (iv) de contractvorm en het aanbestedingsproces en (v) de scope van het bestek 1-006-15 Stations en Baan.

Doelstelling van het verstrekken van deze informatie is marktpartijen in de gelegenheid te stellen zich te oriënteren en voor te bereiden op de aanbesteding die na de bouwvakvakantie van 2015 zal starten.

Voor nadere informatie over het project Hoekse Lijn wordt verwezen naar:

- Website van het project Hoekse Lijn. www.hoekselijn.mrdh.nl¹;
- A3 boek met hierin het DO-ontwerp van de Stations en Baan elementen van de Hoekse Lijn zoals getoond in deel 1 t/m 3 via link: <http://hoekselijn.mrdh.nl/publicaties-documenten>. De in paragrafen 5.1, 5.2 en 5.9 beschreven scope maakt geen onderdeel uit van het bestek 1-006-15 Stations en Baan.²
- Tendered. Hier zijn de verslagen en presentaties van de op 6 oktober 2014 gehouden marktconsultatie te downloaden : <https://www.tendered.nl/tendered-web/aankondiging/detail/documenten/akid/70fc9293da404d50eb210dfb0ace43ab/pageld/D909A/huidigemenu/aankondigingen/da/false/cid/275900/cvp/join>³

¹ Aan deze nadere informatie kunnen geen rechten worden ontleend

² Aan deze nadere informatie kunnen geen rechten worden ontleend

³ Aan deze nadere informatie kunnen geen rechten worden ontleend



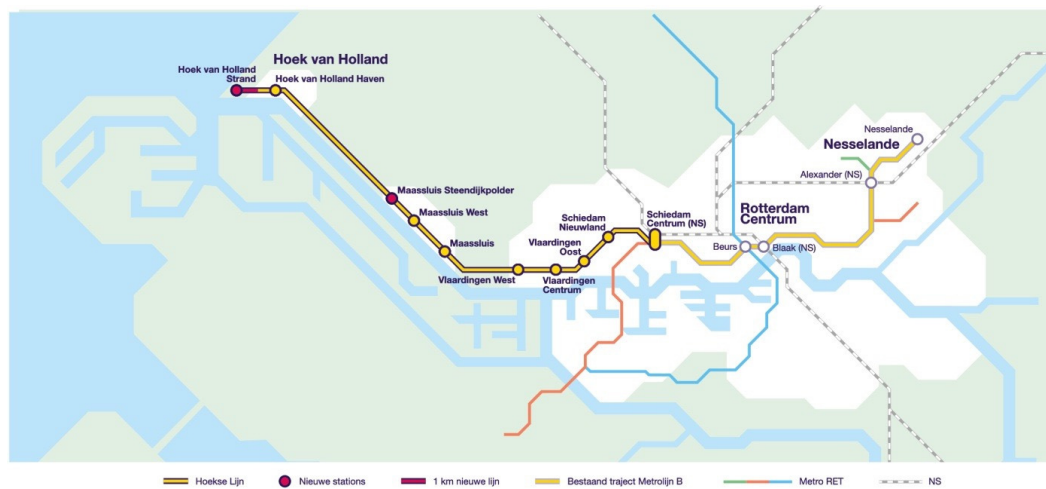
Ad (i) Het project Hoekse Lijn in het algemeen

Inleiding

De Hoekse Lijn is momenteel onderdeel van het hoofdspoorwegnet en verbindt Hoek van Holland met Schiedam en heeft daarmee een rechtstreekse verbinding met Rotterdam Centraal.

Het project Hoekse Lijn betreft het koppelen van de spoorlijn naar Hoek van Holland aan het regionale metronet van Rotterdam en het geschikt maken van deze lijn voor hoogfrequente metro-exploitatie. Ten behoeve van het goederenvervoer van en naar Vlaardingen wordt de Hoekse Lijn tevens fysiek gekoppeld met het hoofdspoorwegnet en vormt daarmee een onderdeel van het landelijke goederenvervoersysteem. De koppeling bestaat uit een overdrachtspoor met aansluiting op de Hoekse Lijn nabij Schiedam. Tot het project Hoekse Lijn behoort tevens een verlenging van het huidige tracé tot in de nabijheid van het strand, waarbij het huidige station Hoek van Holland Strand komt te vervallen en een nieuw station "Hoek van Holland Strand" in de directe nabijheid van de kust wordt gerealiseerd.

In figuur 1 is schematisch het tracé van metrolijn B vanaf Hoek van Holland via Schiedam naar Nesselande weergegeven.



Figuur 1: Project Hoekse Lijn gekoppeld aan metrolijn B



Bestuurlijke kaders

Het project Hoekse Lijn is gestart als een project van Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) waarin de gemeenten Rotterdam, Schiedam, Vlaardingen, Maassluis en deelgemeente Hoek van Holland participeren. Voor de realisatie van het project Hoekse Lijn is op 3 december 2014, door MRDH en de wethouders van de betrokken gemeenten een Bestuurlijke Overeenkomst ondertekend waarin afspraken voor de uitvoeringsfase zijn vastgelegd. In deze overeenkomst is vastgelegd dat het opdrachtgeverschap voor het project Hoekse Lijn bij ondertekening is overgedragen aan de gemeente Rotterdam. Het college van B&W van de gemeente Rotterdam is bestuurlijk opdrachtgever, vertegenwoordigd door de wethouder Verkeer & Vervoer.

Juridische kaders

De bestaande heavy-raillijn tussen Schiedam-Centrum en Hoek van Holland Strand wordt zoals gesteld omgebouwd naar een bimodaal-systeem voor zowel reizigersvervoer als goederenvervoer. Uitgangspunt voor het project Hoekse Lijn is dat de lijn uit het Besluit Hoofdspoorwegen wordt gehaald en wordt aangewezen als lokaalspoorweg onder de nieuwe Wet Lokaalspoor. De nieuwe Wet Lokaalspoor maakt het juridisch mogelijk dat goederentreinen over lokaal spoor rijden. In de wet worden voorwaarden gesteld voor gecombineerde vormen van spoorvervoer in termen van o.a. verantwoordelijkheid, kwaliteit en veiligheid.

Het beheer van de Hoekse Lijn komt onder de verantwoordelijkheid van de MRDH en zal worden uitgevoerd door de beheerder van het Rotterdamse metronet, in casu: de RET. Het overdrachtspoor voor goederentreinen te Schiedam zal als Hoofdspoor worden aangemerkt en komt als zodanig in beheer bij ProRail.

De samenwerking tussen ProRail en de MRDH zal worden vastgelegd in een nog nader op te stellen samenwerkingsovereenkomst.

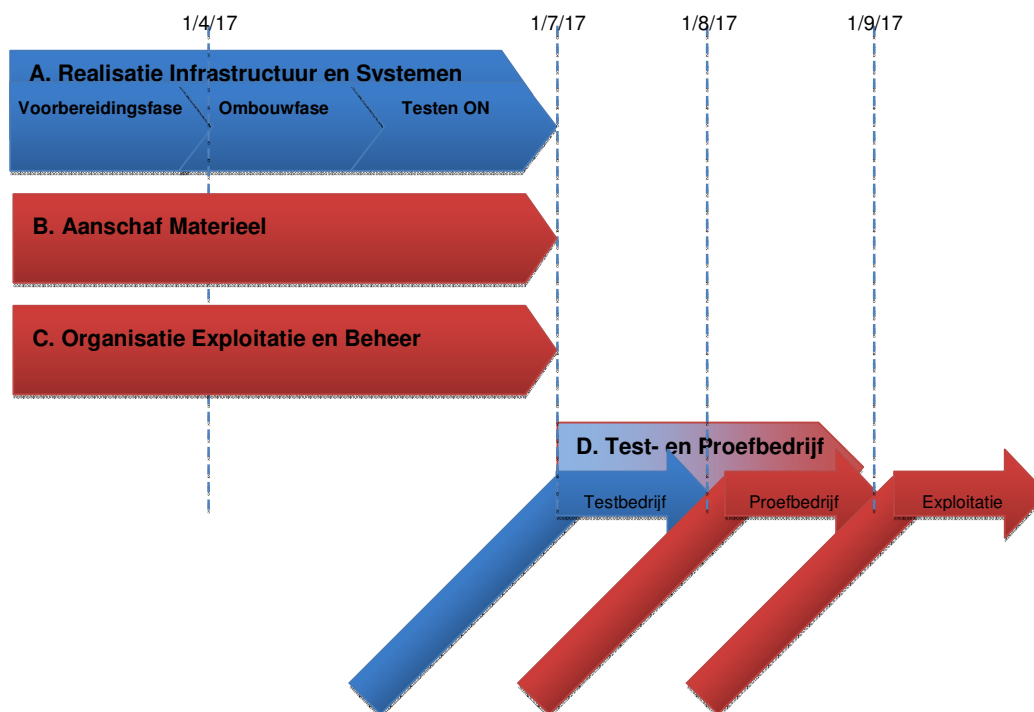
Werkend vervoerssysteem

Bij ingebruikname van de Hoekse Lijn moet sprake zijn van een werkend vervoerssysteem (WVS) Om dit te bewerkstelligen, worden de volgende activiteiten onderscheiden:

- A. Realisatie van objecten en systemen die leiden tot één geïntegreerde werkende infrastructuur. Ofwel; de fysieke transitie van infrastructuur en systemen;
- B. Aanschaf van benodigd materieel;
- C. Inrichten en voorbereiden van organisatie voor exploitatie & beheer;
- D. Uitvoeren van test- en proefbedrijf (beproeven A, B en C in gemeenschappelijkheid).

Voor schematisering van het proces om te komen tot een WVS zie figuur 2.

De verantwoordelijkheid voor het realiseren van de afzonderlijke activiteiten is belegd bij verschillende partijen. Het Projectbureau Hoekse Lijn [PbHL] is verantwoordelijk voor de realisatie van: (i) de werkende infrastructuur alsmede (ii) het testbedrijf (blauwe delen A en D in figuur 2). De verantwoordelijkheid voor de overige activiteiten om te komen tot een werkend vervoerssysteem ligt bij de RET als toekomstig beheerder en exploitant (rode delen B, C en D in figuur 2) en voor wat betreft het goederenvervoer bij ProRail.



Figuur 2: Proces WVS [Genoemde data onder voorbehoud]

Projectorganisatie

De realisatie van de werkende infrastructuur en testbedrijf wordt in dit kader gedefinieerd als het project Hoekse Lijn. Hierna te noemen "het Project". De verantwoordelijkheid voor de realisatie van het Project is binnen de gemeente Rotterdam gemandateerd aan de algemeen directeur van het cluster Stadsontwikkeling. Binnen het cluster Stadsontwikkeling, Directie Projectmanagement & Engineering, is een separate projectorganisatie opgericht, Projectbureau Hoekse Lijn [PbHL], die de dagelijkse verantwoordelijkheid heeft voor de coördinatie van het ontwerp, contractvoorbereiding en contractmanagement van het Project.

Voor realisatie van het ontwerp is door PbHL de expertise ingezet van: (i) het Ingenieursbureau Gemeente Rotterdam, (ii) het Ingenieursbureau van de RET en (iii) de door ProRail ingehuurd ingenieursbureaus.



Ad (ii) Planning en fasering

Planning

Bestuurlijk is overeengekomen dat de NS de heavy-rail exploitatie op de Hoekse Lijn beëindigt per 1 april 2017. Conform afspraak zal ProRail in het aansluitende weekeinde de Hoekse Lijn ontvlechten uit het hoofdspoorwegnet, waarmee op 3 april 2017 de status van de Hoekse Lijn verandert van Hoofdspoor naar Lokaal spoor. Deze mijlpaal is randvoorwaardelijk voor start migratie van heavy-rail naar light-rail. Op dat moment gaat tevens de verantwoordelijkheid voor het beheer van de Hoekse Lijn over van het Rijk naar de MRDH.

De periode dat de Hoekse Lijn buiten gebruik is gesteld dient zo kort mogelijk te zijn om hinder voor reizigers en goederenvervoer te minimaliseren. Bestuurlijk is daarbij randvoorwaardelijk gesteld dat de migratieperiode in 5 maanden plaatsvindt. In de migratieperiode wordt onderscheid gemaakt in: (i) Ombouw, (ii) het Testbedrijf en (iii) het Proefbedrijf, de zogenaamde OTP-periode.

Reizigers wordt gedurende de migratie periode vervangend vervoer aangeboden door middel van bussen. Hierin wordt zoveel mogelijk gebruik gemaakt van bestaande haltes. Opdrachtnemers dienen derhalve rekening te houden met de aanwezigheid van reizigers in de directe omgeving van bouw- en werkterreinen.

Fasering

De realisatie van het Project in één tranche is vanuit: (i) te doorlopen ruimtelijke ordeningsprocedures, (ii) vergunningverlening en (iii) gestelde tijdsaders niet mogelijk. Het Project zal dan ook door de opdrachtgever gefaseerd worden gerealiseerd. Globaal worden er vier fasen onderscheiden, te weten:

- Projectfase 0: Voorbereidende werkzaamheden in "ProRail-tijd";
- Projectfase 1: Realisatie van het traject Schiedam t/m het tijdelijk station Hoek van Holland Haven, behoudens afbouw station Schiedam Nieuwland;
- Projectfase 2: Afbouw station Schiedam Nieuwland;
- Projectfase 3: Realisatie van het traject Hoek van Holland Haven tot en met Station Hoek van Holland (nieuw).

Opgemerkt wordt dat projectfase 3 géén onderdeel uitmaakt van de scope van het contract 1-006-15 Stations en Baan.



Contracten

Gelet op onder meer: (i) fasering in de tijd en (ii) specialismen wordt het Project vanuit meerdere contracten gerealiseerd. De opdrachtgever heeft hiertoe een contractenplan opgesteld. Belangrijke contracten zijn daarbij onder meer:

- Voorbelasting Schiedam, Vlaardingen Oost en West;
- Aansluiting op de Hoekse Lijn te Schiedam (bestek nr. 1-005-15);
- Goederenoverdrachtspoor ter hoogte van Schiedam;
- Spoorbeveiliging;
- Energievoorziening;
- Stations en Baan [Schiedam t/m Hoek van Holland Haven tijdelijk] (bestek nr. 1-006-15);
- OV Chip;
- Leveranties.

Samenwerking

Doelstelling is dat de bij het Project betrokken partijen samenwerken en zich daarbij richten op het overall belang van het Project. Dat betekent dat van alle partijen wordt verwacht dat zij, naast hun primaire verantwoordelijkheid voor het aan hun uitbestede deel van de opdracht, gezamenlijk verantwoordelijkheid nemen voor het succes van het Project als totaal. De essentie daarbij is: vertrouwen in elkaar en samenwerken door benutten van elkaars kwaliteiten en competenties met begrip voor elkaars belangen. De opdrachtnemende partijen vervullen dan ook een sleutelrol bij een succesvolle realisatie van het Project. De aannemer van bestek 1-006-15 Stations en Baan heeft hierbij een coördinerende verantwoordelijkheid.

Ad (iii) Rol bestek 1-006-15 Baan en Stations binnen het Project

De opdrachtnemende partij voor bestek 1-006-15 Stations en Baan heeft bij de realisatie van het Project derhalve twee taken:

- 1 : Realiseren van de scope van het bestek binnen de gestelde mijlpalen;
- 2 : Verantwoordelijk voor de coördinatie tussen de bij het Project betrokken opdrachtnemers en derde partijen ten aanzien van de aspecten planning, bouwlogistiek, raakvlakken, V&G en testen van de binnen de contracten te realiseren systemen.

Ad 2 : De coördinatie heeft betrekking op de gezamenlijke voorbereiding en uitvoering van werkzaamheden op bovengenoemde aspecten vanaf een bepaald moment in projectfase 0 tot en met projectfase 2.



Ad (iv) Contractvorm en aanbestedingsproces

Contractvorm

Het bestek 1-006-15 Stations en Baan is door de opdrachtgever uitgewerkt als RAW-bestek met de verhoudingen tussen de opdrachtgever en aannemer op basis van de UAV 2012.

Rekentijd

Voor de aanbesteding zal een Europese openbare procedure worden doorlopen. Vanwege (i) de omvang, (ii) de diversiteit van benodigde technische disciplines en (iii) de uitwerking van de EMVI-criteria wordt een verlengde rekentijd gehanteerd.

Data aanbestedingsproces

De publicatie van het contract 1-006-15 staat gepland op 1 september 2015.

Het indienen van de inschrijving is gesteld op 27 november 2015.

Definitieve gunning is voorzien in het eerste kwartaal van 2016.

Gunning

De gunning zal plaats vinden op basis van Economisch Meest Voordelige Inschrijving (EMVI) .

De subgunningscriteria daarbij zullen zijn: (i) de prijs en (ii) plan van aanpak voor wat betreft de criteria coördinatie en planning.



Scope bestek 1-006-15 Stations en Baan

Naast de scope met betrekking tot coördinatie betreft de scope van het bestek 1-006-15 Stations en Baan de realisatie van het tracédeel Schiedam tot en met Hoek van Holland Haven (tijdelijk station) (km. 500,8 – 523,0).

Het contract "stations en baan" bevat op hoofdlijnen:

1. ombouw (sloop en nieuwbouw) van een 6 tal bestaande stations;
2. realiseren van 1 geheel nieuw station;
3. realiseren 4 los staande technische ruimtes bij de stations;
4. realiseren 3 inpandige technische ruimtes bij de stations;
5. nieuwbouw van 1 evacuatielocatie;
6. realiseren technische installatie op alle stations, waaronder een 3 tal lift installaties;
7. toepassen van 2 tijdelijke halteringsvoorzieningen voor metro exploitatie incl. tijdelijke technische ruimtes;
8. ombouw sporen: o.a. omvattende plaatselijke sloop en nieuwbouw spoor en wissels inclusief onderbouw;
9. ombouw bovenleiding: o.a. omvattende plaatselijke sloop en nieuwbouw van de funderingen;
10. realiseren van een opstelvoorziening voor metrovoertuigen nabij Hoek van Holland Haven;
11. realiseren van een rangeervoorziening voor goederentreinen nabij de Vulcaanhaven te Vlaardingen;
12. draagconstructie en draden;
13. aanbrengen derde rail;
14. realiseren geluidsschermen;
15. ombouw en renovatie draaibrug Maassluis;
16. ombouw en renovatie ophaalbrug Vlaardingen.

De omvang van de scope in het bestek betreft indicatief de volgende hoeveelheden:

Stations

Sloop bestaande perrons: [6 stuks]

- Lengtes 300 – 500 m;
- Bokkeperrons of L-wanden;
- Afvoer materiaal.

Bouw nieuwe perrons:

- Circa 100 funderingspalen per station; [Totaal ca. 700 funderingspalen met diverse uitvoeringsvormen];
- Perron van de stations is modulair / geprefabriceerd;
- Perronopbouw bestaat uit 22 of 32 elementen;
- Plaatsen perronmeubilair;
- L*B perronelementen = ca. 13,5 * 4 m;
- Totaal ca. 195 perronelementen;
- Gewicht elementen tot ca. 31 ton.



Bouw achterwand perrons[zogenaamde multiwand]:

- Stalen multiwand modulair / geprefabriceerd opgebouwd;
- Wandelementen samengesteld uit HEA260 en K250x250;
- Per station opgebouwd uit 31, 62 of 93 elementen;
- Totaal ca. 650 elementen;
- Gewicht elementen ca. 0,3 tot 0,6 ton;
- Totaal 16 Abri's ten behoeve van stations met zijperron;
- Totaal 10 Abri's ten behoeve station met middenperron.

Bouw entreeportaal:

- Toegangsportaal ter plaatse van stations is modulair / geprefabriceerd;
- Toegangsportaal opgebouwd uit 9 beton-elementen;
- Gewicht elementen ca. 17 tot 74 ton / stuk.

Bouw staal / houten "voorplein":

- Modulair / geprefabriceerd voorplein en hellingbaan;
- Opgebouwd uit stalen frame met staal-hout cassettes;
- 3 elementen per perronzijde;
- 1 element transporteerbaar per vrachtauto.

Bouw stations ruimtes (techniek & personeel)

- 3 inpandige technische ruimtes;
- Modulair / geprefabriceerd opgebouwd
 - 3 stuks personeelsruimtes;
 - 4 stuks technische ruimtes.

Stationssystemen:

- Aanleg kabelwegen en lokale bekabeling voor alle stationssystemen (ca. 5 km per station);
- Aanleg systemen waaronder:
 - Huisinstallaties (Brandmeldinstallatie (2 stations), verlichting etc.);
 - Voedingsvoorzieningen vanaf hoofdverdeler;
 - Digitale reizigersinformatiesystemen (DRI);
 - Camera systemen (sociale veiligheid en visuele instap bewaking);
 - Omroepsysteem;
 - SOS zuilen, intercom;
 - Diverse aardings- / bliksembeveiliging- en zwerfstroomvoorzieningen;
 - Aanleg en koppeling met BMS systeem en OTN.
- Aansluiten systemen en bijbehorende bekabeling.
- Inrichten en bekabelen technisch ruimtes.

Baan

Bouw spoortalud aansluiting Schiedam:

- Ontgraving = ca. 5.500 m³;
- Zand = ca. 3.300 m³;
- EPS = ca. 7.800 m³ ;
- Grond = ca. 950 m³.



Bouw baanvoorzieningen:

- Aanleg ca. 3 km geluidsscherm;
- Hoogtes variërend van 0,9 m. tot 2,5 m.

Spoorwerk:

- Vervangen ca. 16 km spoor (waarvan deels hergebruik);
- Aanbrengen ca. 60 wissels [leverantie opdrachtgever] (waarvan circa 9 stuks hergebruik);
- Vervangen ca. 250 stuks ES lassen;
- Aanbrengen ca. 600 stuks ES lassen;
- Aanpassen ca. 20 stuks overwegen;
- Herstel porfierpaden ca. 2 * 24 km;
- Afvoer materiaal.

Bovenleiding:

- Nieuwe draagconstructie ca. 400 stuks (waarvan deels hergebruik);
- Vervallen draagconstructie ca. 300 stuks;
- Aanbrengen balken circa 140 stuks;
- Aanbrengen nieuwe armen c. 120 stuks;
- Verwijderen rijdraden, draagkabel etc. ca. 24 km;
- Aanbrengen nieuwe bovenleiding ca. 26 km;
- Aanbrengen nieuwe afspanningen ca. 110 stuks;
- Aanbrengen nieuwe schakelaars ca. 69 stuks;
- Afbouw velden ca. 580 stuks;
- Aanvullend reguleer werk ca. 15 km;
- Afvoer materiaal.

Beweegbare bruggen:

- Ombouw en renovatie draaibrug Maassluis;
 - Aanbrengen pantograafgeleiding;
 - Aanpassen bewegingswerk;
 - Aanpassen brugbesturing.
- Ombouw en renovatie ophaalbrug Vlaardingen.
 - Aanbrengen pantograafgeleiding;
 - Aanpassen bewegingswerk;
 - Aanpassen brugbesturing.

Leveringen:

- Vanuit de opdrachtgever zullen diverse leveranties ter beschikking gesteld worden aan de aannemer van bestek 1-006-15 Stations en Baan.