



# Realisatie Vervanging en Renovatie A7 Draaibruggen Afsluitdijk Den Oever

## Factsheet kerninformatie

Zaak ID: 31167979

### DISCLAIMER

*Deze factsheet bevat kerninformatie over het betreffende project. Rijkswaterstaat deelt deze informatie voortijdig, als service aan marktpartijen, zodat zij oriënterend een beeld van het project kunnen vormen. De factsheets zijn een momentopname en bevatten een voorspellend element, waardoor de betrouwbaarheid onmogelijk gegarandeerd kan worden. Ze zullen bij iedere publicatie van de inkoopplanning worden aangepast op basis van voortschrijdend inzicht en kunnen dus (aanzienlijke) wijzigingen ondergaan. Deze factsheets maken geen onderdeel uit van een aanbesteding en aan de informatie kunnen geen rechten worden ontleend. Hoewel het streven van Rijkswaterstaat is om de informatie in de factsheets zo betrouwbaar mogelijk te maken, kan niet uitgesloten worden dat projecten of plannen - om uiteenlopende (project-specifieke) redenen - wijzigen. Een dergelijke wijziging kan nimmer een grond zijn voor een juridische vordering.*





## Inhoud

1. Scope/locatie .....	3
2. Omvang Project .....	5
3. Technische disciplines .....	5
4. Eventuele specials .....	6
5. Planning aanbesteding en uitvoering .....	6
6. Aanbestedingsprocedure en contractvorm .....	6
7. Geschiktheidseisen, eventuele selectie-eisen of trechtering .....	6
8. BPKV-criteria .....	7
9. Risico's en risicoverdeling .....	7
10. Mate ontwerp vrijheid en ruimte innovatie .....	8
11. Overige gerelateerde inkopen .....	8
12. Link naar projectwebsite .....	8

## 1. Scope/locatie

### Locatie

De twee draaibruggen in de A7 nabij Den Oever zijn onderdeel van het Stevincomplex in de Afsluitdijk, en worden bediend vanuit het bediengebouw op de schutsluis. De bruggen zelf liggen buiten de primaire waterkering. In de jaren '70 zijn de twee draaibruggen gerenoveerd en zijn de huidige rijdekken geplaatst, en in de periode van 2014 tot en met 2016 is een groot deel van de Bediening en Besturing gerenoveerd en vervangen. De A7 op de Afsluitdijk is een belangrijke verbinding tussen Noord-Holland en Friesland, waarbij omleidingsroutes beperkt zijn. De schutsluis ligt in de primaire kering en beschikt over een boven-, tussen- en benedenhoofd, waarbij recent vanuit project Versterking Afsluitdijk aan de zijde van de Waddenzee een nieuwe keersluis is gerealiseerd. De sluis wordt gebruikt door scheepvaart klasse CEMT Va, kustvaardersklasse R/S1 en recreatievaart. Het vaarverkeer kan de Afsluitdijk alleen passeren via het Stevincomplex of het Lorentzcomplex (Kornwerderzand).





## Scope

Op basis van inspecties is gebleken dat de draaibruggen het einde van hun levensduur naderen en zo snel als mogelijk vervangen dienen te worden. Aanvullend dienen tevens diverse werkzaamheden aan de schutsluis uitgevoerd te worden. Het project maakt hiervoor onderdeel uit van het vervangings- en renovatieprogramma (VenR) van Rijkswaterstaat.

In het onderstaand overzicht zijn de belangrijkste werkzaamheden opgenomen die onderdeel uitmaken van de scope:

*Civieltechnische, elektrotechnische en werktuigbouwkundige werkzaamheden aan de draaibruggen:*

- Vervangen van draaibruggen bovenbouw (2x):
  - stalen rijdekken, incl. leuning, toebehoren en slijtlaag;
  - mechanische uitrusting / bewegingswerken;
  - opzetwerken en opleggingen;
  - elektromechanische aandrijvingen;
  - verwijderen van de 'witte bedienhuisjes' bij de bruggen.
- Aanpassen/herstel van draaibruggen onderbouw (2x) inclusief gedeeltelijk vervangen van aanbruggen:
  - aanpassen van de landhoofden en middenpijlers t.b.v. nieuwe bovenbouw;
  - toepassen van beschermingsmaatregelen tegen zout water;
  - herstel / reparatie van de bestaande onderbouw (midden- en steunpijlers);
  - gedeeltelijk vervangen van aanbruggen en vervanging van rijdekplaten;
  - vervangen van de rij-ijzers;
  - aanbrengen van bereikbaarheidsvoorzieningen (bordessen, trappen en onderdoorgang).

*Systeem en/of object overstijgende werkzaamheden (m.n. Industriële Automatisering/machineveiligheid t.b.v. bruggen en sluis):*

- Vervangen (of indien mogelijk hergebruiken\*) van bediening- en besturingsinstallaties:
  - Bedienplekken en –systeem (2x);
  - Centrale servers processoren van de PLC's;
  - Toepassen bouwblokken routeerbare noodstop systeem (RNSS), ObjectLAN, WAN, object data service (ODS), uniform koppelvlak verkeerscentrale (UKVC) en uniforme werkplek nautisch (UWN).
- Vervangen (of indien mogelijk hergebruiken\*) van informatiesystemen:
  - CCTV-installatie;
  - Hydro-meteo installatie;
  - Loggingssysteem;
  - Niveaumeet- / gelijkwaterinstallatie;
  - Radarinstallatie;
  - Transmissie-installatie.
- Vervangen (of indien mogelijk hergebruiken\*) van communicatiesystemen:
  - Intercominstallatie en telefoon;
  - Marifooninstallatie;
  - Omroepinstallaties weg/scheepvaart.
- Vervangen (of indien mogelijk hergebruiken\*) van verkeerssystemen:
  - Bebording en bewegwijzering;
  - Landverkeerssystemen: afsluitbomen, bruglichten, DRIP's en overige seinen;
  - Scheepvaartsystemen (scheepvaartseinen).
- Vervangen (of indien mogelijk hergebruiken\*) van bouwkundige systemen, energievoorziening en infrastructuur:
  - Aarding- en bliksembeveiligingsinstallatie en vereffening (herstellen / aanvullen);
  - Arbo-maatregelen en herstel van kleine gebreken (gebouwen);
  - Binnenverlichting bediengebouw (LED);



- Brandblus-, brandmeld-, ontruimings- en vluchtweginstallaties;
- Energievoorziening en brugtransformator;
- Inbraakinstallaties;
- Kabels en leidingen tussen bruggen, sluis en genoemde systemen;
- Klimaatinstallaties (verwarming, airco, luchtbehandeling);
- Laagspanningsinstallatie;
- Objectverlichtingsinstallatie (alleen tpv bruggen tbv verkeersveiligheid).

*Werkzaamheden van geringe omvang naar verhouding tot de voorgenoemden:*

- Realiseren opslagvoorziening reservedeuren schutsluis ("frame");
- Reddingsmiddelen vervangen;
- Diverse kleine items.

\* Van bestaande onderdelen van IA/E die in de nieuwe situatie aantoonbaar voldoen en voldoende restlevensduur hebben (tot 2030) wordt in overleg met de beheerder beschouwd in hoeverre deze kunnen worden hergebruikt.

## 2. Omvang Project

De contractwaarde van dit project is geschat tussen de 35 en 60 miljoen euro excl. BTW

## 3. Technische disciplines

De benodigde kennis en expertise betreft met name:

- Integraal projectmanagement;
- Staal- en betonbouw;
- Werktuigbouw (WTB);
- Industriële automatisering (IA);
- Elektrotechnische en mechanische installaties (E&M);
- Integrale Veiligheid;
- RAMS;
- Kennis van de RWS-basisspecificaties w.o. de Landelijke Bruggenstandaard (LBS);
- Machineveiligheid;
- Systeemintegratie;
- Maritiem transport en hijsen van zware lasten (t.b.v. uitwisselen van brugdelen);
- Verkeersmanagement (weg en vaarweg);
- Bouwcommunicatie;
- Duurzaamheid.



## 4. Eventuele specials

Onder "specials" wordt onder andere verstaan: sluisen, beweegbare constructies, en besturings- en bedieningssystemen (IA/IV) met een waarde groter dan vijf miljoen euro. Deze specials zijn opgenomen bij het onderdeel 'Scope' in hoofdstuk 1.

## 5. Planning aanbesteding en uitvoering

Start aanbesteding (publicatie):	Q2 2024
Opdrachtverlening:	Q3 2025
Uitvoering op locatie:	2026 t/m 2029
Oplevering:	2030

De hierboven genoemde data zijn indicatief. Op basis van de huidige projectplanning is de "mate van betrouwbaarheid" van de hierboven genoemde data op dit moment "waarschijnlijk", met een marge van 3 tot 6 maanden.

## 6. Aanbestedingsprocedure en contractvorm

### **Aanbestedingsprocedure**

Voor het project zal een Europese niet-openbare procedure worden gestart met een Concurrentie Gerichte Dialoog light.

### **Contractvorm**

Het voornemen is om dit project aan te besteden op basis van een D&C-contract (UAV-GC 2005), waarbij voor een deel van het werk door de opdrachtgever een Definitief Ontwerp (hierna: DO) is opgesteld en contractueel wordt voorgeschreven. Dit DO zal met name de vervanging van de draaibruggen bovenbouw (2x) betreffen.

## 7. Geschiktheidseisen, eventuele selectie-eisen of trechtering

### **Geschiktheidseisen**

Gezien de technische complexiteit van het project in relatie tot de noodzakelijke technische bekwaamheid van gegadigden zal in de aanbestedingsprocedure gebruik gemaakt worden geschiktheidseisen. Deze geschiktheidseisen zijn nog niet definitief vastgesteld.



### Trechtering

Het maximaal aantal gegadigden waarmee inhoudelijke dialooggesprekken gevoerd kunnen worden is in deze procedure vastgesteld op vier. Indien meer dan vier geschikte partijen zich hebben aangemeld, zal in de procedure trechtering plaatsvinden op basis van 1 van de BPKV-criteria. Dit criterium is op dit moment nog niet definitief vastgesteld

## 8. BPKV-criteria

De EMVI/BPKV criteria zijn gebaseerd op de toprisico's, de doelen en de ambities van het project. Deze criteria zijn op dit moment nog niet definitief vastgesteld. De volgende EMVI/BPKV criteria worden overwogen:

- Duurzaamheid (35% van de totale EMVI/BPKV waarde), waarbij ingegaan wordt op bijvoorbeeld:
  - Milieu Kosten Indicatorwaarde (MKI-waarde);
  - CO<sub>2</sub>-ambitieniveau;
  - Plan hergebruik vrijkomende materialen.
- Beheersing van de planning (65% van de totale EMVI/BPKV waarde), waarbij mogelijk ingegaan wordt op bijvoorbeeld:
  - Beheersing van de implementatie van IA en LBS (in ontwerp en realisatie);
  - Robuustheid van de planning van/rondom een SLOT;
  - Robuustheid van de toegepaste fasering.

De prijskwaliteitverhouding voor EMVI-BPKV is nog niet exact vastgesteld, maar de maximale kwaliteitswaarde zal passend bij het beleid tussen de 50 en 75% liggen.

## 9. Risico's en risicoverdeling

De belangrijkste risico's op dit moment hebben betrekking op:

1. De technisch hoge urgentie, de technisch inhoudelijke complexiteit en de dynamische context, waaronder:
  - marktonzekerheden ten aanzien van levering van grondstoffen / materialen;
  - het project moet uitgevoerd worden tussen de uitvoeringsperioden van het DBFM-project Versterking Afsluitdijk en het project Verruiming Sluiscomplex Kornwerderzand (uitgevoerd door de provincie Fryslân), voor de uitvoeringsperioden van deze raakvlakprojecten is de beschikbaarheid van de Draaibruggen nabij Den Oever noodzakelijk;
  - het project heeft een complex technisch raakvlak tussen bruggen en sluis door geïntegreerde bediening- en besturingsinstallatie (waarbij delen van schutsluis buiten scope van het project vallen);
  - het complex dient te voldoen aan de Machinerichtlijn, en het dient een CE-markering te krijgen.



2. Mogelijke instabiliteit en/of beperkte inpassing van verkeersmaatregelen voor scheepvaart & wegverkeer (o.a. SLOTS), door bijvoorbeeld:
  - vertragingen door onwerkbaar weer (windgevoelige locatie);
  - belangrijkste hinder veroorzakende werkzaamheden die alleen buiten het recreatieseizoen mogen plaatsvinden;
  - veranderingen in uitvoeringsperioden van bovengenoemde raakvlakprojecten.

Gezien het unieke ontwerp van de draaibruggen en het wettelijk moeten voldoen aan de Machinerichtlijn (2006/42/EG) is het complex om de tevens verplichte Landelijke Bruggen- en Sluizenstandaard (LBS) project specifiek toe te passen. Met het uitwerken van een DO zijn de daaraan gerelateerde ontwerprisico's beter inzichtelijk gemaakt. In relatie tot de technisch hoge urgentie en de technisch inhoudelijke complexiteit is door RWS gekozen om deze ontwerprisico's niet volledig bij de markt neer te leggen, en het DO als eis in het contract op te nemen. Dit DO zal met name de civieltechnische en werktuigbouwkundige werkzaamheden aan de draaibruggen (bovenbouw) betreffen. Van alle overige werkzaamheden zal de demarcatie in het contract niet verder gaan dan een voorontwerp (VO).

## 10. Mate ontwerprijheid en ruimte innovatie

Gezien het voornoemde DO als onderdeel van het contract, is de mate van ontwerprijheid voor met name de civieltechnische en werktuigbouwkundige werkzaamheden aan de draaibruggen (bovenbouw) beperkt tot het uitvoeringsproces en de uitvoeringsmethode (waaronder de aanpak en fasering).

## 11. Overige gerelateerde inkopen

Niet van toepassing.

## 12. Link naar projectwebsite

<https://deafsluitdijk.nl/projecten/instandhouding-bruggen-den-oever/>