



Zwolle



Busverbinding Spoorzone

Aanbesteding- en beoordelingscriteria

13 februari 2015

Busverbinding Spoorzone

Aanbesteding- en beoordelingscriteria

13 februari 2015

01 Proces

1.1 Aanbesteding

De busverbinding wordt via een UAV-GC, DCM (design, construct, maintain)-contract aanbesteed. Dat betekent dat aan combinaties van architect, ingenieursbureau en aannemer gevraagd wordt in te schrijven voor één opdracht, waarin het ontwerp, de engineering, uitvoering en ca. 15 jaar onderhoud is gecombineerd. Het onderhoud van het spookruijende deel, voor zover onderhoud vanaf het spoor moet plaatsvinden, zal geen onderdeel uitmaken van de opdracht. Het spoorgerelateerde deel van de brug is zoveel mogelijk onderhoudsvrij en zal onderhouden worden door ProRail. SROI (Social Return On Investment) zal onderdeel uitmaken van de aanbesteding

De aanbesteding wordt op de aanbestedingskalender gepubliceerd.

Selectie

Combinaties worden toegelaten tot het aanbestedingstraject op basis van aan te tonen ervaring en geschiktheidseisen. Die eisen hebben alleen betrekking op de ervaring van de aannemer, ingenieursbureau en architect, de certificering om boven en direct naast een spoorlijn te mogen bouwen en referentie werken e.d.

Als een potentiële opdrachtnemer niet voldoet aan de geschiktheidseisen wordt hij niet toegelaten tot de gunningsfase. Er worden maximaal 5 combinaties geselecteerd. Als er meer dan 5 combinaties voldoen kan een verdere selectie plaatsvinden door weging van ervaring van met name het in te schakelen ingenieursbureau en/of de architect. Bijvoorbeeld: ervaring met de engineering van een groter aantal grote stalen bruggen weegt zwaarder dan ervaring met maar één grote stalen brug. Er kan ook geloot worden welke partij toegelaten wordt tot de gunningsfase.

De gegadigden krijgen geen vergoeding om mee te doen aan dit deel van de selectieprocedure.

Omdat boven de sporen wordt gebouwd zal ProRail samen met het door hen ingeschakelde ingenieursbureau en in overleg met de gemeente de aanbestedingsprocedure uitvoeren.

Gunning

Stel, we hebben een plafondbedrag van 13 miljoen euro geraamd voor een brug met hoge ontwerp kwaliteit. Als een aannemer zijn proces doordacht inricht, efficiënt inkoopt e.d. zou de aanneemsom voor die brug makkelijk 5-15 % lager kunnen uitvallen. Als een architect een wat soberder ontwerp maakt, eenvoudig maar doelmatig, zou dat makkelijk 5-10% van de aanneemsom kunnen schelen met een ontwerp waarbij architectonisch uitpakket is. We kunnen dus een prijsverschil verwachten tussen de laagste en hoogste inschrijver van meer dan 10 %. Als we de vormgeving zwaar willen laten wegen en dus een zeer grote kans willen hebben dat de mooiste brug de aanbesteding wint, dan moet het fictieve verschil tussen de mooiste en de meest sobere – die nog wel voldoet - in orde grootte van 10% van het plafondbedrag zijn, in het voorbeeld hierboven dus 1,3 miljoen. Voorstel is daarom voor elk vol punt boven de 6 (de minimale score is 6, net voldoende, tot 10, uitmuntend) hierboven een fictieve korting te berekenen van 10% van het plafondbedrag.

Voorbeeld: Er is een inzending met een aanneemsom van 13 miljoen met een score op de vormgeving van een 8 krijgt 20% fictieve korting en komt dan op een fictieve som van 10,4 miljoen. Een inzending van 11 miljoen met een score van 6 voor de vormgeving blijft 11 miljoen en zal dus de opdracht niet krijgen.

Bij een gelijke fictieve aanneemsom van de twee “beste” inschrijvingen wordt gegund aan die met de beste score voor vormgeving. Indien twee inzendingen helemaal gelijk scoren beslist het lot.

Beoordelingscommissie

De commissie (jury) die de inschrijvingen beoordeelt zal bestaan uit personen die bij het opstellen van de beoordelingscriteria betrokken zijn geweest. De inschrijvingen worden "blind" beoordeeld. Dat wil zeggen dat de commissie op dat moment niet weet wie de indiener van het te beoordelen ontwerp is en ook heeft de commissie geen kennis van de bij het ontwerp horende inschrijfsom.

De beoordeling van de vormgeving van de brug vindt plaats op basis van de in dit PvE opgenomen criteria voor de vormkwaliteit.

Door op de hierboven aangegeven wijze vormgeving te scoren wordt verondersteld dat de opdracht aan de best beoordeelde inschrijving wordt gegund. Als van een inschrijver de vormgeving iets lager wordt gewaardeerd dan van een andere inschrijver zal zijn fictieve korting lager zijn en moet zijn voorgestelde aanneemsom dus beduidend lager zijn om toch de aanbesteding te winnen.

1.2 Fasering

Een definitief plan kan pas uitgevoerd worden als de gronden beschikbaar zijn en het profiel van vrije ruimte ook echt vrij is. Dat betekent dat overeenkomsten gesloten moeten zijn met DC Vastgoed, NS, ProRail en Nedtrain. Gebouwen moeten zijn gesloopt, bovenleidingen aangepast, kabels en leidingen verlegd, sporen opgeruimd etc. Al die werkzaamheden worden in de planning opgenomen zodat op het moment van gunning, voorzien rond 1 juli 2016, het terrein beschikbaar is voor de bouwer. Op dat moment moet ook het bestemmingsplan onherroepelijk zijn.

Het maken van de aanbestedingsdocumenten zal in het voorjaar/zomer van 2015 gebeuren, zodat eind 2015 de aanbestedingsprocedure kan starten.

Selectie

Als meer dan drie tot vijf combinaties geschikt bevonden worden voor de gunningsfase moet er geselecteerd worden. Dit kan door weging van ervaring en/of door loting.

Gunning

Bij de gunning van het contract zal de vormgeving zwaarder wegen dan de prijs. Burgers zullen betrokken worden bij de beoordeling van de vormgeving. Uitgangspunten hiervoor worden opgenomen in het raadsbesluit.

02 De nieuwe busbrug als ontwerpopgave

2.1 De nieuwe busbrug als ontwerpopgave

De aanleg van de busbrug voorziet in een verbinding tussen het nieuw te realiseren busperron aan de zuidzijde van het station Zwolle en het kruispunt Rieteweg-Willemskade, oplopend naar een vrije hoogte over het spoor en bovenleiding naar de zuidzijde van het spoor en afdalend naar de aansluiting met het nieuwe busperron. De nieuwe brug zal met een lengte van circa 500 meter en aansluiting op het nieuwe busstation, een verbinding vormen van circa 900 meter.

De brug zal manifest zijn als nieuwe verbinding in het centrum van de stad. Aan de vormgeving worden dan ook hoge eisen gesteld. De ontwerpopgave bestaat in eerste instantie uit een visie op het ruimtelijk inpassen van het totale bustracé in de Spoorzone. Het ontwerp van de brug van kruising Rieteweg-Willemskade tot busperron is hierbij de ontwerpopgave.

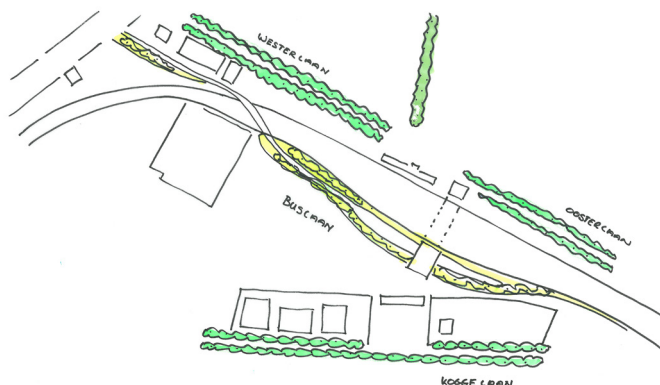
2.2 De beoordeling

Na goedkeuring van de inzendingen op de technische- en vormgevingseisen worden de ontwerpen voorgelegd aan een expertteam/ beoordelingscommissie. Op basis van de hierna volgende criteria worden de inzendingen op vormgeving beoordeeld.

Gevraagd wordt de brug in directe relatie te zien met het nieuwe busperron en deze zo te ontwerpen dat deze expressie geeft aan de positionering van de brug en het busperron in het spoorgebied als 'lijn'. De beoordelingscommissie vraagt primair om een conceptuele visie op deze 'stadslandschappelijke lijn' en daaruit resulterende beeldende kwaliteiten voor de brug.

Daarnaast zijn er enkele specifieke situatiegebonden kenmerken. Dit alles is vervat in een aantal criteria, elk met een korte toelichting. Naar rato van het belang van een criterium, is daaraan een maximaal aantal te behalen punten toegekend. Het totaal te behalen maximum bedraagt 100 punten. Van de beoordeelde ontwerpen bepaalt het totaal aan behaalde punten de rangorde in kwaliteit van vormgeving en inpassing in de omgeving.

Het expertteam/ beoordelingscommissie heeft geen voorkeur ten aanzien van constructieve principes en/of geledingen. Wel spreekt het team uit, dat een duidelijke entiteit in de vormgeving, zich manifesterende als 'stadslandschappelijk lijn' van kruising Rieteweg-Willemskade tot de Hanzelaan, een duurzame eigenschap zal blijken te zijn, gegeven de veranderingen waaraan het spoorzone gebied onderhevig is. Ter verduidelijking van deze eigenschap dient onderstaand figuur, waarin de brug en het busperron als lijn worden getypeerd op hoog abstractieniveau.



afb.2 Conceptschets 'stadslandschappelijke lijn'

03 Beoordelingscriteria vormkwaliteit

3.1 Conceptuele kwaliteit in de spoorzone (30 punten)

Het zichtbaar inspelen op de stedelijke kwaliteiten in het plangebied leidt tot een erkenning ervan en tot een herdefinitie van die kwaliteiten. Als 'stadslandschappelijke lijn' wil de brug zich een plaats verwerven in dit gebied.

De huidige situatie met de diverse opstallen en gebouwen, die veelal met de achterzijde aan het spoor staan, zal langzaam worden getransformeerd in een gebied waarbij nadrukkelijk voorzijdes worden ontwikkeld aan het spoor.

Dit nodigt uit tot een verwerking in het concept, omdat een traditionele hiërarchie in aanbruggen en hoofdo overspanning op termijn niet meer een op een kan worden herleid tot de ruimtelijke inrichting en programmering van dit gebied. Onder de brug verandert het gebied.

Actuele planstudies laten zien dat er geen voorspelingen zijn te doen over hoe de Spoorzone zich komend decennium ruimtelijk zal transformeren.

3.2 Het zicht vanuit de omgeving (15 punten)

Het spel dat de brug speelt met het zicht vanuit de omgeving bepaalt hoe passanten de brug beleven. Bij het naderen van de brug wordt het zicht diagonaal 'tussen de pijlers door' steeds bepalender voor het doorzicht.

De busverbinding vlecht zich als het ware in de omgeving, over de sporen heen.

Tussen de bestaande bebouwing aan de noordwest zijde en de zuidoost zijde resulteert dat in een ingesloten gebied van ongeveer de lengte van de vrije overspanning over de sporen.

Vanaf het spoor is de brug duidelijk te zien vanuit de trein komende vanuit de richting Amersfoort. De aanbruggen zijn zijdelings te zien vanuit de trein en vanaf de perrons ook gaat de onderzijde nadrukkelijk spreken, voornamelijk bij het spookruisend deel.

Wachtend op de Nieuwe Veerallee voor de passerende trein naar Kampen is de oprijzende brug in de lengte richting goed zichtbaar. Het ontwerp van de aanlanding dient hier in te spelen op de landschappelijke kwaliteit van de Nieuwe Veerallee/Willemskade. Aan de perronzijde wordt een overtuigende verantwoording gevraagd die een goede aansluiting kan waarborgen op het busperron. Kijkend vanaf de achtste verdieping van het voormalig postsorteercentrum, is de busbrug van kruising Rieteweg-Willemskade tot de Hanzelaan duidelijk zichtbaar als 'stadslandschappelijke lijn'.

3.3 Beelding als object in de omgeving (20 punten)

De brug dient als civieltechnisch kunstwerk in de directe omgeving present te zijn als vloeiende lijn met stadslandschappelijk elan.

Een zo vloeiend mogelijke lijn leidt tot een ruimtelijk aantrekkelijk beeld van een sierlijke constructie die zich uit de stad verheft om het spoor over te steken. De busbrug is dus expliciet geen familie van strenge stoere spoorbruggen, maar refereert meer aan vanzelfsprekend stadslandschappelijk elan. Het gebied tussen de historische treinloodsen, de Wärsilähallen en het voormalige postsorteercentrum (CityPost) wordt door de nieuwe brug gemarkeerd. Met het licht mee gezien bepalen kleurstelling en schaduwwerking de aftekening tegen de stad als achtergrond. De kleurstelling dient zich in dit stedelijk landschap te voegen.

3.4 De pijlers (15 punten)

Gevraagd wordt de pijlers en/of ondersteuningsconstructies en de landhoofden, zo te ontwerpen dat deze expressie geven aan de positionering van de brug in de Spoorzone.

Dit rekening houdend met doorzicht vanuit de belendende percelen, de treinreizigers en de reizigers op de perrons.

3.5 Toegevoegde elementen (5 punten)

Het ontwerp van toegevoegde elementen en subsystemen mag niet op zijn beloop gelaten worden.

De constructies voor geluidsbeperkende voorzieningen, hekwerken, voertuigkeringen, vonkschermen beveiligingsonderdelen en het verlichtingsplan dienen te harmoniseren met het ontwerp van de brug. Afgezien van de oplossingsrichting wordt een overtuigende verantwoording gevraagd van de samenhang van de elementen, die een goede afloop kan waarborgen.

3.7 Maintain (10 punten)

De onderhoud- en beheeraspecten met betrekking tot materialisatie en detaillering van de zichtbare delen van de brug dienen een integraal onderdeel te zijn van de vormgeving.

De vormgeving en materiaalkeuze voor met name de kolommen en randelementen vereist een steekhoudende verantwoording op het gebied van onderhoud en beheer. Gekeken wordt naar Total Cost of Ownership.

3.7 Uitzicht vanuit de bus (5 punten)

Bij het passeren van de brug wordt de reiziger daarop geattendeerd door een verandering van het zicht vanuit de bus. De beloning is een bijzonder uitzicht, bovenop de brug, over het spoor en op de stad. Goed uitzicht voegt een kwaliteit toe voor de reiziger.