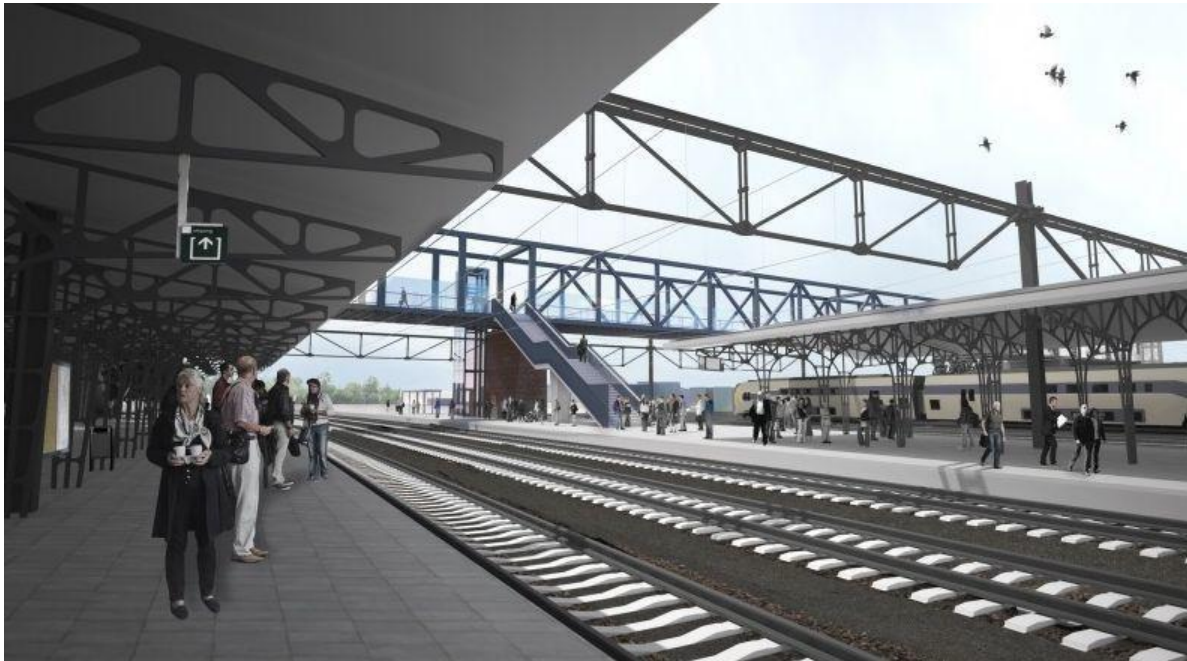


## Best practice #40

# Een geslaagde verbinding

## Werken met ontwerp overbrugging spooemplacement Roosendaal

*ProRail is een professionele aanbesteder die gebruik maakt van gestandaardiseerde aanbestedingsmethodieken. Marktpartijen weten daardoor waar ze aan toe zijn. De nadruk ligt doorgaans op technische en functionele specificaties. Echter, medio 2012 kondigde ProRail een opdracht aan voor het ontwerp en realisatie van een overbrugging van het spooemplacement bij station Roosendaal, waarin ruimtelijke kwaliteit een prominente rol toebedeeld kreeg. Dit voorjaar werd het aanbestedingsresultaat gepresenteerd. Het Steunpunt greep zijn kans en maakte een afspraak met Marie-Claire Erens (ProRail) en Miguel Loos (Bureau Spoorbouwmeester) om het verhaal achter deze bijzondere aanbesteding te documenteren.*



Passerelle station Roosendaal. West 8

### *Wat is de achtergrond van de opgave?*

‘Bij projecten aan het spoor zijn meestal meerdere partijen betrokken. De gemeenteraad van Roosendaal wilde een nieuwe verbinding tussen het stadscentrum en de uitleglocatie Stadsoevers. Aangezien er achttien sporen gepasseerd worden is een passerelle (fietsvoetgangersbrug) eigenlijk de enige optie. De gemeente wilde de verbinding snel en het liefst zo goedkoop mogelijk realiseren. ProRail treedt als opdrachtgever op, omdat de veiligheid van het spoor gegarandeerd moet zijn, zo ook in Roosendaal.

ProRail heeft Movares en Oranjewoud ingeschakeld om de technische en financiële haalbaarheid te bestuderen. De vereiste enorme overspanning vraagt om een grootschalig kunstwerk op een prominente plek in de stad, pal naast het monumentale station. Dan moet de vraag gesteld worden of, naast civieltechnische en budgettaire overwegingen, ook gewicht toegekend moet worden aan

belevingswaarde, aan goede vormgeving. Daarom zijn we vanuit ProRail samen met Bureau Spoorbouwmeester het gesprek met de gemeente aangegaan om kwaliteit ruimte te geven.’

### *Wat was de rol van Bureau Spoorbouwmeester?*

‘Bureau Spoorbouwmeester zet zich in voor Het Spoorbeeld. Dat beschrijft het ontwerp- en vormgevingsbeleid van de spoorsector. Bureau Spoorbouwmeester ontwikkelt, beheert en draagt dit Spoorbeeld uit. Aan de hand hiervan stimuleert Bureau Spoorbouwmeester ruimtelijke kwaliteit, identiteit, beleving en ontwerpqualität op en rond het spoor. Binnen Het Spoorbeeld

geniet De Collectie, een verzameling van vijftig monumentale treinstations die de geschiedenis van het Nederlandse spoor vertellen, bijzondere aandacht. Station Roosendaal staat op die lijst. Daarom vinden wij aandacht voor ruimtelijke kwaliteit essentieel bij de onderhavige opdracht. De vraag is hoe je dat voor elkaar krijgt binnen de strakke kaders van planning en budget.

Er is gekozen om te werken met een plafondbedrag. De raad krijgt zo financiële zekerheid, maar tegelijkertijd ontstaat ruimte om kwaliteit leidend te maken. Vanuit de gemeente was ook een belangrijke vraag hoe de welstand straks mee te krijgen. Afhankelijk van het project zullen ontwerpers in de VO-fase namens de opdrachtgever contact met de commissies opzoeken. Zo krijg je een goed beeld of een project binnen de lokale welstandparagraaf of een eventueel beeldkwaliteitplan past. Voor Roosendaal ging dat niet, omdat het gehele ontwerp aan de markt opgedragen werd. Daarom hebben we vanuit Bureau Spoorbouwmeester de beoordelingscriteria met puntenverdeling opgesteld en zijn we naar Roosendaal gegaan om deze toe te lichten aan de welstandscommissie. Dit was een belangrijke stap in het proces waarbij de commissie positief heeft gereageerd op het voorstel. Het verschaftte houvast, niet alleen voor de gemeente, maar ook voor de deelnemers aan de aanbesteding.

ProRail heeft de aanbestedingsmethodiek bepaald in overleg met de gemeente en Bureau Spoorbouwmeester. Het moet uiteraard allemaal technisch-juridisch aanbesteedbaar zijn en de beoordeling moet ook geobjectiveerd kunnen worden. Vóór publicatie heeft ProRail deze aanbestedingsmethodiek ter goedkeuring voorgelegd aan de Tenderboard van ProRail.'

#### *Hoe heeft ProRail de partijen geselecteerd die een offerte mochten uitbrengen?*

'Normaal nodigen we alle geschikte gegadigden uit voor de gunningsfase. Het aantal partijen dat over de benodigde papieren en ervaring beschikt om een opdracht bij het spoor te mogen uitvoeren is overigens beperkt. Voor deze aanbesteding hebben we het aantal te selecteren gegadigden beperkt tot vijf. Deze keuze is ingegeven door de hoeveelheid werk die de inschrijvers moesten verzetten en de kosten voor het beschikbaar stellen van een redelijke ontwerpvergoeding. Naast de gebruikelijke geschiktheidseisen (onder andere een VCA-certificaat en Branchegerichte toelichting Railinfra om de veiligheid tijdens de werkzaamheden te borgen) moesten de aannemers ervaring hebben met het realiseren van een werk boven in gebruik zijnde infrastructuur waarbij maatregelen zijn getroffen met betrekking tot veiligheid en beschikbaarheid. De referentie hoefde niet per se een spoorlijn te zijn, een kanaal of weg volstond ook. Daarnaast verlangden we ervaring met het ontwerpen en uitvoeren van een staalconstructie. Gezien de enorme overspanning, geringe ruimte en de zeer beperkte duur van de treinvrije periode lag beton niet voor de hand. De aannemers die aan deze eisen voldeden hebben we teruggebracht met twee shortlistcriteria: de mate van ervaring met het realiseren van een werk boven in gebruik zijnd spoor waarbij maatregelen zijn getroffen met betrekking tot veiligheid en beschikbaarheid en de mate van ervaring met de coördinatie tussen het architectonisch en constructief ontwerp bij ontwerp en de realisatie van civieltechnische D&C projecten. De vijf best beoordeelde aannemers werden uitgenodigd voor de inschrijvingsfase. Vanwege een gedeelde vijfde plaats, moest loting conform de leidraad uitkomst bieden. Van de vijf geselecteerde partijen heeft uiteindelijk één partij niet ingeschreven.'

#### *Heeft ProRail aandacht besteed aan de in te zetten architect in de selectiefase?*

'Gezien het belang dat aan het ontwerp toegekend werd, gingen we ervan uit dat de aannemers sowieso een gerenommeerde architect in zouden schakelen, en dat bleek ook wel.'

'De praktijk leert dat niet alleen het aantal aannemers op het spoor beperkt is, ook het aantal architectenbureaus is gering. Meestal passeren de *usual suspects*. Vanuit Bureau Spoorbouwmeester willen we meer bureaus op het spoor krijgen. Onze jaarlijkse Open Oproep beoogt de pool te vergroten. Bureaus die ervaring willen opdoen met een spooropgave kunnen hun interesse voor onderhandse spooropdrachten kenbaar maken. Die registreren wij in onze ontwerpersdatabase. Zo kunnen bureaus toch ervaring met spoorprojecten opdoen en een trackrecord opbouwen.

Ontwerpers in onze database attenderen we ook op grotere projecten die openbaar aanbesteed worden, zoals deze brug.'

#### *Hoe heeft ProRail de inschrijvingen beoordeeld?*

'ProRail werkt met de methodiek gunnen op waarde, waarbij kwalitatieve waarderingen worden uitgedrukt in een fictieve korting op de prijs. De juiste balans vinden tussen prijs en vormgeven

was een opgave. Er moeten voldoende prikkels geboden worden om te investeren in vormgeving. We zijn uitgekomen op een maximale fictieve korting van 50%. Dat heeft gewerkt. De inschrijvers hebben alles uit de kast getrokken om te excelleren in vormgeving. Daarnaast konden inschrijvers een aanvullende korting van maximaal 10% verdienen met hun milieubewustzijn. Dat beoordelen we aan de hand van de CO2-prestatieladder. De enveloppen met de prijsopgave en het ontwerp hebben we strikt gescheiden. De prijsenveloppen hebben we in de kluis gestopt, de ontwerpen zijn doorgestuurd naar de jury. De inschrijvers hadden de gelegenheid om hun plan persoonlijk voor de jury te presenteren. We hebben een jury van statuur onder voorzitterschap van Spoorbouwmeester Koen van Velsen ingesteld om de inhoudelijke beoordeling te objectiveren.

De jury heeft haar best gedaan om het oordeel zo SMART (specifiek, meetbaar, acceptabel, realistisch, tijdgebonden) mogelijk te formuleren. Architecten spreken nu een maal een andere taal dan juristen. Dat was best een opgave. De *runner-up* lag kwalitatief en prijstechnisch ontzettend dicht bij de uiteindelijke winnaar Van Hattum en Blankevoort in samenwerking met West 8 en Volker Staal en Funderingen. Er is geen bezwaar aangetekend tegen het voornemen tot gunnen.'

#### *Hoe kijkt ProRail terug op de aanbesteding?*

'De strategie van een plafondbedrag, zodat er meer ruimte voor kwaliteit ontstaat, heeft gewerkt. De ervaringen die we in Roosendaal hebben opgedaan nemen we zeker mee bij andere projecten waarin belevingswaarde van belang is. Weliswaar wordt het risico op budgetoverschrijding afgedekt, maar opdrachtgevers moeten zich realiseren dat het een relatief dure aanbestedingsmethodiek is. In de voorbereiding gaan veel uren zitten en ook de vergoeding voor de inschrijvers tikt aan. Wij zien het als een extra investering in het voortraject dat zich terugverdient tijdens de uitvoering. Omdat de inzendingen zo gedetailleerd zijn, wordt niet alleen de ruimtelijke kwaliteit geborgd, maar wordt de kans dat tijdens de uitvoering een beroep gedaan wordt op meerwerk in verband met vormgeving een stuk kleiner.'

#### *Europese niet-openbare procedure Aanleg overbrugging emplacement*

*Opdrachtgever: ProRail*

*Gunning: Van Hattum en Blankevoort, 2013*

Oktober 2013

#### **Informatie**

Het [Steunpunt Architectenopdrachten & Ontwerpwedstrijden](#) van [Architectuur Lokaal](#) is de onafhankelijke, niet-commerciële helpdesk voor uitschrijvers van aanbestedingen en prijsvragen in Nederland.

Het Steunpunt draagt bij aan professionalisering van het opdrachtgeverschap en aan een gezonde bouwcultuur in Nederland.

Om opdrachtgevers behulpzaam te zijn bij het opstellen van een goede (Europese) aanbestedingsprocedure voor architectuuropdrachten is [KOMPAS](#) ontwikkeld, een digitale, kosteloze standaard die voor alle partijen de nodige vereenvoudiging en transparantie biedt. De digitale statistiekmodule [SESAM](#) biedt inzicht in de praktijk van het aanbesteden in Nederland.