

AANBESTEDING CROESELAAN UTRECHT



"OPDRACHTGEVERS KUNNEN VER GAAN IN HUN EISEN EN AMBITIES"

ACHTERGROND

Als onderdeel van de ontwikkeling van het westelijk deel van het Utrechtse Stationsgebied wordt de Croeselaan tussen Jaarbeursplein en Jan van Foreeststraat opnieuw ingericht. Het wordt een 30 km zone met veel groen en volop ruimte voor fietsers en wandelaars. Het eerste deel tussen Jaarbeursplein en Van Zijstweg gaat in 2018 in uitvoering.

CASE

Het vernieuwde deel van de Croeselaan krijgt één rijbaan vanaf de Van Zijstweg richting Jaarbeursplein; uitgaand verkeer richting Van Zijstweg krijgt een dubbele rijbaan. Vanaf de Van Zijstweg kan ter hoogte van het Beatrixgebouw de in aanbouw zijnde parkeergarage onder het Jaarbeursplein worden bereikt. Bij de ingang van de parkeergarage Jaarbeursplein moet het verkeer met een draai weer terug richting Van Zijstweg, het Jaarbeursplein is definitief afgesloten voor verkeer.

Via een marktconsultatie zijn vier vooraf geselecteerde partijen geraadpleegd. Het ging hierbij om middelgrote en grote aannemers waarbij voldoende kennis op het gebied van duurzaamheid en circulariteit werd verondersteld. Drie ervan hebben daadwerkelijk een aanbieding gedaan.

Ambitie van de gemeente was om een maximaal duurzame straat te realiseren. De uitvraag bevatte vijf kwaliteitsaspecten: milieuprestatie, circulaire economie, onderhoudbaarheid/levensduurkosten, innovatieve duurzaamheidskansen en social return. Het eerste aspect werd meetbaar gemaakt via een Milieu Kosten Indicator (MKI). Hiermee is de totale milieuprestatie van alle verwerkte materialen bepaald. De score voor levensduurkosten is deels cijfermatig bepaald aan de hand van een LCC-raming. De overige elementen

zijn beoordeeld met een rapportcijfer. Bij de beoordeling van de levensduurkosten gold een horizon van 50 jaar na oplevering.

Aanbieders zijn uitgedaagd om met duurzame innovaties te komen. Als voorwaarde was daarbij opgenomen dat een innovatie eerst aan het gemeentebestuur zou kunnen worden voorgelegd, met de mogelijkheid tot afwijzing ervan. Van dit voorbehoud is geen gebruik gemaakt.

De opdracht is gegund aan Dura Vermeer. De werkzaamheden starten in februari 2018 en zijn in juni afgerond. Het uiteindelijke ontwerp bevat veel duurzame en circulaire componenten waaronder:

- Inzet van zoveel mogelijk bestaande en herbruikbare grondstoffen, materialen en elementen. Er wordt een materialenpaspoort opgesteld.
- Materialen worden zoveel mogelijk betrokken uit de directe omgeving zodat de transportafstand zo laag mogelijk is.
- De weg krijgt een groene uitstraling, onder meer door de aanleg van vijf bomenrijen en een flinke parkzone. Een

**"Ambitie van de
gemeente was om een
maximaal duurzame
straat te realiseren."**

Opdrachtgever
Gemeente Utrecht

Gesprekspartner
Ruud Hilhorst, projectmanager
voor de inrichting openbare ruimte
westzijde van het Stationsgebied

Contact
r.hilhorst@utrecht.nl

Circulaire component
Diverse duurzame en circulaire
maatregelen.

- aantal bestaande bomen kan opnieuw worden geplant. Daarnaast komen er zo veel mogelijk grote bomen die elders in de gemeente weg moeten. Ook zijn er veel plantvakken.
- Regenwater wordt via een infiltratieriool aangesloten op het gescheiden stelsel.
- Het fietspad krijgt energiebesparende dynamische verlichting die meebeweegt met fietsers en dimt als er geen activiteit is.
- Er worden bewegings-/speeltoestellen geplaatst.
- In het gebied komen "solar benches"; energiebankjes waar door middel van zonne-energie telefoons kunnen worden opgeladen.
- Social return is onderdeel van het contract.
- Met wisselende exposities krijgt kunst veel aandacht in het gebied.



Illustratie: Gemeente Utrecht

- Voor het fietspad wordt RaMaC toegepast. Bij dit materiaal worden geopolymeren als cementvervanger ingezet. De fabrikant claimt een CO₂-reductie van ruim 65% en een halvering van de MKI. Indien de geluidsprestatie binnen de norm valt, wordt ook voor de weg RaMaC overwogen.

- Onderzocht wordt of energy floors een plek kunnen krijgen in het gebied. Dit zijn vloeren waarmee energie wordt opgewekt door er op te lopen.

Ambitie is om ook niet-zichtbare duurzame en circulaire elementen van de vernieuwde Croeselaan zichtbaar te maken. Het door Dura Vermeer aangeboden in 3D zichtbare materialenpaspoort kan mogelijk ook worden uitgewerkt naar een "publieksversie" waarmee informatie over herkomst en hergebruik voor iedereen zichtbaar kan worden.

LEERERVARINGEN

Bij marktpartijen uit de grond-, weg- en waterbouw is veel kennis aanwezig op het gebied van duurzaamheid en circulariteit. Grote aannemers hebben deze veelal in eigen huis, middelgrote bedrijven laten zich hierbij deels ondersteunen door externe adviseurs.

Projectmanagement en concerninkoop van de gemeente Utrecht waren veel tijd kwijt om duurzaamheid en circulariteit te verwerken in de aanbesteding. Inschatting is dat dit bij het formuleren van de uitvraag en de selectie van aanbieders tot wel twee keer zoveel tijd kostte als bij een traditionele aanbesteding. Dat hangt deels samen met de relatieve onbekendheid met de materie. Regelmatig kwamen er tijdens vergaderingen meer vragen bij dan er werden beantwoord. Het tijdsbeslag kwam ook voort uit de gedre-

“Naar verwachting zullen in de beheerfase minder inspanningen nodig zijn voor de gemeente en wordt op kosten bespaard.”

venheid van alle betrokkenen om de duurzame ambities maximaal overeind te houden. Het is geen optie geweest, deze omwille van de voortgang lopende het proces naar beneden bij te stellen.

Naar verwachting zullen in de beheerfase minder inspanningen nodig zijn voor de gemeente en wordt op kosten bespaard. Door de afwegingen op MKI, circulariteit en levensduur zijn de LCC in het ontwerp van Dura Vermeer 39% lager dan de uitvraag.

Het materiaal voor de weg was in de uitvraag vrijgegeven. De maximaal toegestane geluidsimpact in het gebied is berekend bij 30 km/uur en met asfalt als ondergrond. Het hergebruik van klinkers – met een forse circulaire bijdrage – zou tot een hogere geluidsproductie leiden en is om die reden afgefallen.

Deze aanbesteding had alleen betrekking op de aanleg van de rijbanen, fietspaden en parkzone, exclusief beheer en onderhoud. Een van de inschrijvers bood de weg tevens

aan *as a service*, inclusief onderhoud en beheer voor een periode van tien jaar. In deze constructie betaalt de gemeente een jaarlijks bedrag voor het gebruik van de weg. De aanbieder neemt de kosten voor de aanleg voor haar rekening.

Er zijn geen voorbeelden bekend van gunning van een weg als dienst. Uit oogpunt van duurzaamheid en circulariteit biedt deze constructie zeer waarschijnlijk kansen. Een aanbieder heeft er alle belang bij om de weg onderhoudsarm en maximaal toekomstbestendig te maken. Dat past ook in de gemeentelijke ambities op dit gebied. Omdat deze aanbieder echter niet paste binnen de randvoorwaarden van de uitvraag is dit aanbod uiteindelijk niet in overweging genomen.

Afname van een weg als dienst heeft ook forse impact op de interne organisatie van de gemeente. Aanleg en beheer van wegen/openbare ruimte vormen nu gescheiden verantwoordelijkheden en budgetten. Wanneer beide elementen als één geheel aan een marktpartij worden uitbesteed, moet deze werkwijze worden aangepast. Dit vereist organisatorische en dus ook bestuurlijke keuzes.

Ook op het gebied van aansprakelijkheid – bijvoorbeeld: waar ligt de verantwoordelijkheid als iemand letsel oploopt door gebrek aan onderhoud – heeft afname van een weg als dienst implicaties. In het kader van deze aanbesteding is dit niet verder onderzocht.

Samenvattend: ondanks dat afname als een dienst geen optie was en sommige duurzame elementen – denk aan het hergebruik van klinkers voor de rijwegen – niet mogelijk bleken, wordt de vernieuwde Croeselaan een zeer duurzame en circulaire weg. Bij de uitvoering worden opties voor verdere optimalisatie onderzocht en zoveel mogelijk doorgevoerd. Het blijkt dat bij een weg in het centrum van een grote stad sturing op circulariteit en duurzaamheid goed mogelijk is. De meerinvestering ten opzichte van een traditionele aanpak zit vooral in de voorbereiding, niet of nauwelijks in de uitvoering. En in de toekomst wordt op onderhoud bespaard.

AANBEVELINGEN

De kennis over duurzaamheid en circulariteit binnen de grond-, weg- en waterbouw is hoog. Ook kleinere marktpartijen zijn zich ervan bewust dat zij in deze ontwikkeling mee moeten. Daarom kunnen opdrachtgevers ver gaan in hun eisen en ambities. De markt is er klaar voor.

Afname van een weg als een dienst waarbij de gemeente betaalt voor het gebruik heeft veel meerwaarde uit oogpunt van duurzaamheid en circulariteit. Ook leidt het tot fors lagere levensduurkosten. Om een dergelijke constructie mogelijk te maken, verdient het aanbeveling dat de gemeente de organisatorische, financiële en juridische consequenties ervan onderzoekt en mogelijke belemmeringen wegneemt.