

COMPLEXE STADSPROJECTEN

draaiboek

Naam website KCVS

Projectdefinitie

Oorspronkelijke naam document

OO1407: Voetgangers- en fietsbruggen Oude Dokken te Gent

Project

Oude Dokken Gent

OO1407: VOETGANGERS- EN FIETSBRUGGEN OUDE DOKKEN TE GENT

A. DE BOUWHEER

De ontwikkeling van drie nieuwe fiets- en voetgangersbruggen over de oude dokken te Gent (Achterdok en Handelsdok) beoogt het bieden van veilige en aantrekkelijke stadsverbindingen in het kader van het stedelijk project “Oude Dokken - nieuwe thuishaven”.

In het kader van deze opdracht treden Waterwegen en Zeekanaal NV en het AG Stadsontwikkelingsbedrijf Gent op als gezamenlijke opdrachtgever¹.

B. DE PROJECTDEFINITIE

1. DE UITGANGSPUNTEN VAN DEZE OPDRACHT

Deze opdracht past in het kader van het Stadsontwerp “Oude Dokken”, zoals opgesteld door OMA (2005) en in het kader van Concept Voorontwerp RUP 135 deel A. Hieronder wordt dit Stadsontwerp toegelicht. Voor meer informatie wordt verwezen naar de bijlagen.

1.1. Geografische situering

Het stadsontwikkelingsproject “Oude Dokken” is gesitueerd ten oosten van het historische stadscentrum van Gent (zie figuur 1). Het betreft een oud havengebied rondom drie dokken, nl. Houtdok, Handelsdok en Achterdok. Het havengerelateerd gebruik in het verleden vertaalt zich in het industrieel karakter van de site.



Figuur 1: Ligging Oude Dokken (Bron: www.mappy.be)

1.2. Stadsontwerp “Oude Dokken” (OMA, 2005)

Het project “Oude Dokken” beoogt de reconversie van een voornamelijk industrieel gebied tot een volwaardig nieuw stadsdeel, een zogenaamde waterfrontwijk. Het stadsontwerp is van de hand van het stedenbouwkundig bureau Office for Metropolitan Architecture (OMA) uit Rotterdam.

¹ Zie hiervoor ook het uittreksel uit de statuten in bijlage

Het stadsontwerp geeft een voorstel van stedenbouwkundige en projectmatige uitwerking voor de ontwikkeling van dit gebied. Voor extra informatie over het stadsontwerp wordt verwezen naar de bijlagen.

1.3. Lopende studies

Het project “Oude Dokken” en meer bepaald het stadsontwerp “Oude Dokken” wordt op dit moment verder uitgewerkt.

Een greep uit de lopende studies:

- de studie voor de renovatie van de kaaimuren van de oude dokken;
- de opmaak van een globaal inrichtingsplan voor het openbaar domein;
- de opmaak van een plan-MER en Ruimtelijk Uitvoeringsplan om de nodige vergunningen voor de realisatie van het stadsontwerp te bekomen.

2. DE OPDRACHT

Omdat het nieuwe stadsdeel met hoofdzakelijk woonfuncties in belangrijke mate op het stadscentrum betrokken zal en moet zijn voor zijn voorzieningen is het zeer belangrijk dat er verbindingen gerealiseerd worden over de dokken en dit zowel voor auto's maar nog meer voor voetgangers en fietsers die behoefte hebben aan zo kort mogelijke verbindingen.

De Dampoortbrug, de Muidebrug en de (nieuwe) Handelsdokbrug zullen de verbinding voor auto's verzekeren en drie nieuwe fiets- en voetgangersbruggen zullen, behalve deze voorgenoemde bruggen, het nieuwe woongebied met de binnenstad verbinden.

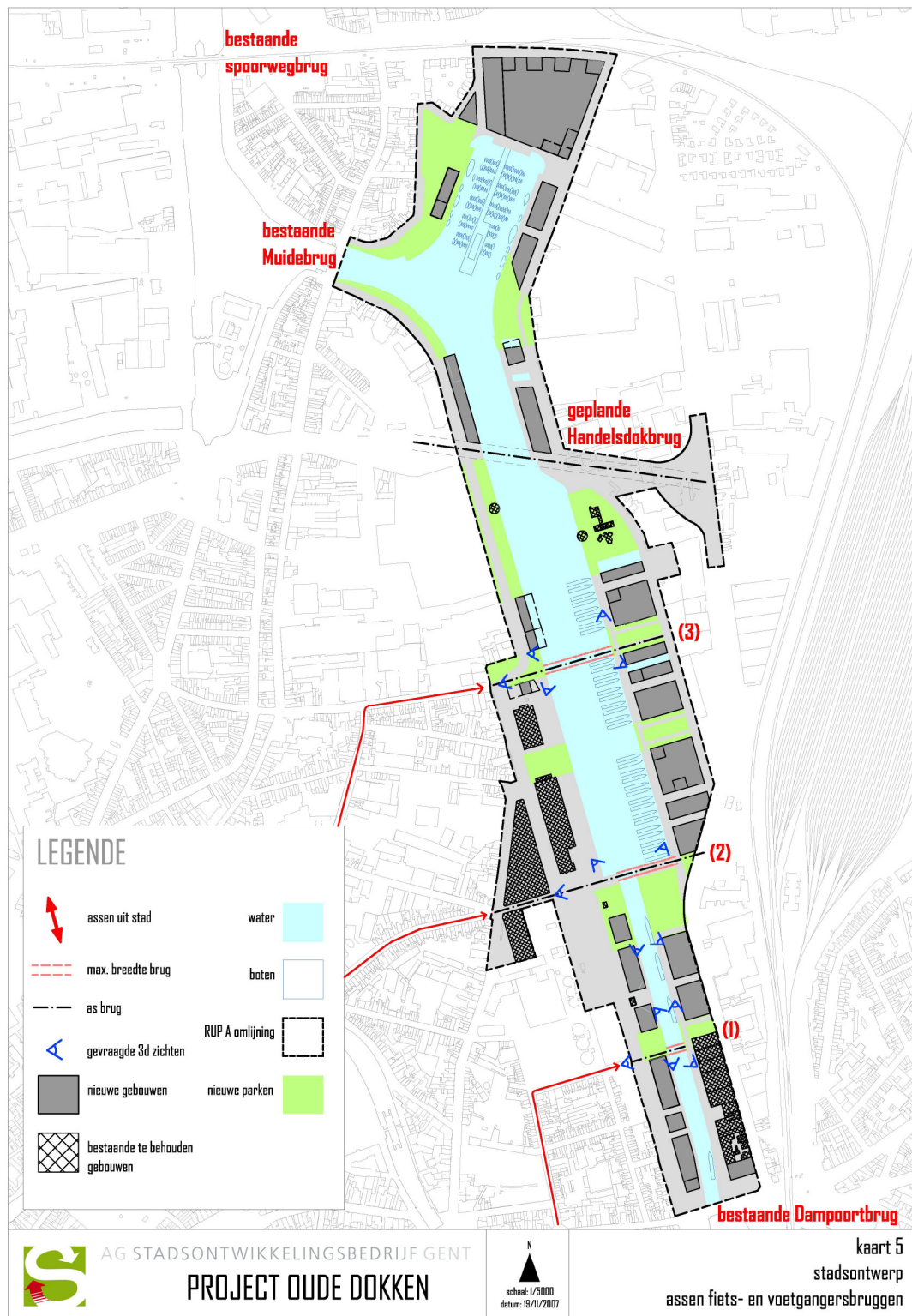
De drie fiets- en voetgangersbruggen zijn (van zuid naar noord):

- Brug 1: In de as van de Metselaarsstraat en over het Achterdok wordt een aantrekkelijke fiets- en voetgangersbrug voorzien die Ham en de omgeving Koopvaardijlaan/Dampoort met elkaar verbindt (overspanning ca. 30 m);
- Brug 2: In het verlengde van de Kraankindersstraat en over het Handelsdok wordt ruimtelijk een landschappelijk bijzondere plek gecreëerd: de fiets- en voetgangersbrug zal hier een deel uitmaken van de “groenstructuren” op het water waardoor niet enkel de brug maar ook de parken landschappelijk van de ene naar de andere zijde doorlopen (overspanning ca. 110 m). Deze brug stelt de omgeving van de SPE-centrale en de Koopvaardijlaan met elkaar in verbinding;
- Brug 3: In de as van de Doornzelestraat en over het Handelsdok wordt een fiets- en voetgangersbrug voorzien die site ACEC en toekomstig park alsook omgeving Afrikalaan met elkaar verbindt (overspanning ca. 110 m).

De zones waarin de drie bruggen gesitueerd dienen te zijn, liggen vast en zijn aangeduid op de onderstaande figuur 2. Hieruit blijkt duidelijk dat de drie bruggen

in elkaars zicht zullen liggen en op slechts wandelafstand (ca. 400 m) van elkaar worden ingeplant.
Een meer gedetailleerd plan van de inplanting van de bruggen is opgenomen in de bijlagen.

**Figuur 2: Zones voorbehouden voor de bruggen over de Oude Dokken
(Bron: AG SOB op basis van het Stadsontwerp OMA)**



3. DE DOELSTELLING

De hoofddoelstelling van de drie fiets- en voetgangersbruggen is het verbinden van de oostelijke en westelijke zijde van de Oude Dokken in functie van het fiets- en voetgangersverkeer. Op deze manier wordt een verbinding gecreëerd tussen de stad Gent en dit nieuwe stadsdeel. Daarnaast wordt de site op deze manier volwaardig geïntegreerd in het historische centrum van Gent, zonder dat het water hierbij nog een barrière vormt.

Maar de visie van de bouwheer op de bruggen is breder dan dit: een doordacht conceptontwerp van de bruggen is vereist om de bruggen ook gebiedsbepalend te maken voor de hele site van de Oude Dokken.

4. DE AMBITIES VAN DE BOUWHEER

Het Stadsontwerp “Oude Dokken” is in de eerste plaats een stedenbouwkundig project. Deze ambitie van de bouwheer dient te worden doorvertaald in het ontwerp van de drie bruggen.

Daarnaast hecht de bouwheer veel belang aan duurzaamheid. Het ontwerp dient dan ook te worden opgesteld vanuit deze filosofie.

4.1. De stedenbouwkundige betekenis van het project

De stedenbouwkundige betekenis van het project situeert zich voornamelijk op volgende vlakken.

- ***Mobiliteit***
De fietsers- en voetgangersbruggen voorzien in een veilige en comfortabele verbinding voor de zwakke weggebruiker tussen de oostelijke en de westelijke zijde van de Oude Dokken.
- ***Architecturale kwaliteit***
De nieuwe infrastructuur moet op vlak van architectuur en techniek de allure hebben die op deze grootstedelijke plek thuishoort. Vanwege de stedenbouwkundige potenties van de site, wordt van de ontwerper bijzondere aandacht en inbreng verwacht omtrent de vormgeving van de bruggen, de landschappelijke waarde van het ontwerp alsook de relatie ervan met de omgeving en in het bijzonder met de parken waar de overgangen tussen bruggen/kaaivlak gesitueerd zullen zijn (zie figuur 2).
- ***Attractiewaarde***
De nieuwe infrastructuur dient identiteitsdragend en beeldbepalend te zijn voor het projectgebied. De bruggen zullen immers het gezicht van het project mee bepalen en als een baken gelden voor het binnenrijden van de stad Gent. De zichtbaarheid en de herkenbaarheid van de site (zowel voor de toekomstige bewoners als voor de passanten) wordt verhoogd door de bruggen, zonder evenwel storend of opzichtig te zijn.

4.2. Het aspect duurzaamheid

Het duurzaam karakter van het project vertaalt zich ondermeer in:

- de integratie van het project in het landschap en in de bebouwde omgeving;
- de kwaliteit van de architectuur op middellange en lange termijn;

- de aandacht voor een aantal ecologische bouwprincipes (waaronder het gebruik van duurzaam en ecologisch verantwoord materiaal);
- de verbinding tussen parkgebieden over het water heen;
- de aandacht voor onderhoudsaspecten.

5. DE ROL VAN DE BRUGGEN IN DE VERWEZENLIJING VAN DE AMBITIES

Teneinde de ambities van de bouwheer te kunnen waarmaken, dient bij het (concept-) ontwerp van de fiets- en voetgangersbruggen rekening gehouden te worden met onderstaande eisen.

1. De functie van de bruggen overstijgt de loutere verbindingfunctie.
2. De bruggen hebben een hedendaagse uitstraling, maar staan in relatie met het maritiem en industrieel verleden van het gebied (oudste dokken van de stad Gent).
3. De bruggen staan in relatie met de parken² waar ze op aansluiten:
 - brug 1 met het “Park Madeleine”;
 - brug 2 met het “Park van de Oude Minnaars”;
 - brug 3 met het “Park Een slapende stad”.
4. De drie bruggen vormen een eenheid maar bevatten de nodige variatie in vorm. Samen geven ze identiteit aan het gebied van de Oude Dokken en zorgen ze voor herkenbaarheid van de site.

6. HET VERLOOP VAN DE OPDRACHT

6.1. De procedure

Het verdere verloop van de procedure – na de selectie van de vijf ontwerpers – is de volgende.

- **Briefing 1**
Wanneer: 21/11/2007 vanaf 13u30
Waar: in de gebouwen van het AG SOB te GENT
Doel: het geven van nadere informatie over het project (inhoud en verloop), het bezoeken van de site en het beantwoorden van eventuele vragen.
- **Briefing 2**
Wanneer: op een tijdstip nader te bepalen tijdens de eerste briefing en in functie van de noodzaak
Waar: in de gebouwen van W&Z NV te GENT
Doel: het beantwoorden van de schriftelijke vragen die (minstens een week voordien) bij de opdrachtgever zijn ingediend (Wie: AG SOB, tav Mevr. Agnieszka Zajac, Sint Jacobsnieuwstraat 17, 9000 Gent).
- **Indienen offertes m.b.t. conceptontwerp**
Wanneer: uiterlijk 10/03/2008 om 12u00

² Een aanduiding van de locatie van de parken is terug te vinden in het Stadsontwerp “Oude Dokken”. De inrichtingsprincipes van de parken is momenteel onderwerp van een studie. Het draft-rapport van deze studie is opgenomen in bijlage en wordt toegelicht tijdens de eerste briefing (cf. § 6.1 – de procedure)

Waar:

Vlaamse Overheid
Departement Bestuurszaken
Boudewijngebouw, lokaal 5C
t.a.v. mevr. Mevrouw Conny Verberckmoes
Boudewijnlaan 30 bus 2
1000 Brussel

Inhoud offerte: 1 offerteformulier en 5 conceptvisies³, anoniem maar voorzien van de gepersonaliseerde code. Wij vragen wel om de logo's van de subsiderende overheden (AG SOB, WZ NV, Oost-Vlaanderen, Stad Gent, Federaal Grootstedenbeleid, EFRO en Vlaanderen) op de voorpagina's of in de titelbladen te verwerken (zie bijlagen).

- **Beoordeling offertes – presentatie conceptontwerp – evaluatie**

Wanneer: 18/03/2008 vanaf 13u00 (= start eerste presentatie)

Waar: in de gebouwen van W&Z NV te GENT

Verloop: de juryleden beoordelen de anonieme inzendingen en bereiden vragen voor die gesteld worden op de erna volgende presentatie per ontwerp (30 minuten presentatie gevolgd door 15 minuten vraagstelling); nadien volgt de eindevaluatie en de keuze van de laureaat door de jury.

- **Uitwerking technisch ontwerp door de laureaat**

Wanneer: vanaf mei 2008 t.e.m. september 2008

Volgens de afspraken neergelegd in het bestek en de eruit voortvloeiende overeenkomst tussen de bouwheer en de ontwerper, werkt de laureaat zijn conceptontwerp verder uit tot een technisch ontwerp, met inbegrip van een compleet aanbestedingsdossier per brug. De ontwerper wordt er in dit stadium al op gewezen dat het aanstellen van SECO als extern controle-orgaan vereist is en bijgevolg zal worden opgelegd in het bestek.

- **Adviesverlening tijdens de uitvoering**

De ontwerper van de bruggen is eraan gehouden om – tijdens de uitvoering van de bruggen, tot en met de definitieve oplevering – de bouwheer en de aannemer bij te staan voor advies.

6.2. De samenstelling van de jury

De jury wordt voorgezeten door de Vlaams Bouwmeester op grond van de opdracht waarmee hij door de Vlaamse Regering is belast. Het AG SOB en W&Z NV zullen een jury samenstellen bestaande uit:

- één extern (i.e. onafhankelijk) jurylid;
- één jurylid van de Vlaams Bouwmeester;
- drie juryleden van de opdrachtgever (1 jurylid voor W&Z NV, 1 jurylid voor het AG SOB en 1 jurylid voor de onafhankelijke kwaliteitskamer/supervisor van het project Oude Dokken).

De jury wordt uitgebreid met adviserende juryleden, niet stemgerechtigd, waaronder ten minste:

³ Voor de vereisten omtrent de presentatie van de conceptvisie wordt verwezen naar § 6.3 – de scope van het conceptontwerp.

- voor het AG SOB: een vertegenwoordiger van de stad Gent, dienst Wegen, Bruggen en Waterlopen, een vertegenwoordiger van de stad Gent, dienst Mobiliteit en een vertegenwoordiger van de stad Gent, dienst Stedenbouw en Ruimtelijke Planning;
- voor W&Z NV: een vertegenwoordiger van de Vlaamse Overheid, Technische Ondersteuning Diensten, afdeling Metaalstructuren.

De rol van deze adviseurs is het toetsen van het conceptontwerp op het vlak van integreerbaarheid en haalbaarheid (o.m. op technisch, financieel en landschappelijk-ruimtelijk vlak).

In de fase van het technisch ontwerp zullen zij mee de studie begeleiden.

6.3. De scope van het conceptontwerp

Het conceptontwerp van de drie fiets- en voetgangersbruggen dient onderbouwd te zijn door een rekennota met een rudimentaire sterkte- en stabiliteitscontrole en een voorlopige kostenraming. Deze rekennota dient een toetsing toe te laten van zowel de technische als de financiële haalbaarheid van het conceptontwerp per brug.

De rekennota omvat minstens:

- een controle van de hoofddoorsneden van de boven- en onderbouw op sterkte en stabiliteit;
- een grondmechanische evaluatie van de funderingen;
- een beschrijving van de gevolgde methodes en de eigenschappen van de gebruikte materialen;
- een controle van de stabiliteit en een berekening van de eventueel vereiste versteviging van de kaaimuur met het oog op de integratie van de landhoofden in de kaaimuur⁴;
- de contactgegevens van de ingenieur of het ingenieurbureau die/dat verantwoordelijk is voor de ontwerpstudie waarop de offerte gebaseerd is **onder gesloten enveloppe** met vermelding van codenummer om de anonimiteit van de inzendingen te waarborgen .

In dit verband wordt verwezen naar de technische bijlage die de ontwerprichtlijnen voor kunstwerken opsomt⁵. Deze richtlijnen dienen te worden gevolgd zowel in de fase van het conceptontwerp, bij de uitwerking van het technisch ontwerp als bij de opmaak van de aanbestedingsdossiers per brug en de technische besteksbepalingen in het bijzonder.

De opzet van deze teksten is algemeen en toepasbaar voor een grote verscheidenheid van kunstwerken en constructiewijzen. De bepalingen zijn bijgevolg slechts van toepassing voor zover de bedoelde onderdelen of constructiewijzen deel uitmaken van het ontwerp.

De concrete minimale inhoud van het conceptontwerp, zoals het ter beoordeling dient te worden ingediend, wordt beschreven in het bestek “conceptontwerp”⁶.

⁴ Zie hiervoor deel F, § 3.1 – de technische bijlage, meer bepaald de studie renovatie kaaimuren.

De hierin opgenomen informatie kan dienen als basis voor de controle van de stabiliteit in deze fase. In de fase van het technisch ontwerp van de fietsbruggen dienen de kaaimuren waarop aangesloten wordt echter in hun geheel te worden gecontroleerd op vlak van stabiliteit, onafhankelijk van de voornoemde studie.

⁵ Zie hiervoor deel F, § 3.1 – de technische bijlage

⁶ Zie hiervoor deel F, § 2 – het bestek “conceptontwerp” met bijhorend offerteformulier

C. PROGRAMMA VAN EISEN

1. DE CONCEPTUELE EISEN

De conceptuele eisen van de bruggen staan vermeld onder deel B, projectdefinitie⁷.

Daarnaast dient het conceptontwerp rekening te houden met de “ontwerprichtlijnen voor kunstwerken”, zoals opgenomen in bijlage⁸.

2. DE TECHNISCHE EISEN

2.1. Algemeen

Met de volgende technische aspecten moet worden rekening gehouden bij het ontwerpen van de drie bruggen.

1. De volgende ***schepen*** dienen te kunnen passeren onder de bruggen: woonboten, pleziervaartuigen (voornamelijk motoryachten) en sporadisch beroepsvaartuigen (geldt niet voor brug 1).

Dit legt de volgende eisen op aan de bruggen en de bijhorende vaargeul:

- De drie bruggen dienen doorgang te verlenen aan woonboten en pleziervaartuigen (CEMT-klasse II).
- Brug 2 en brug 3 dienen doorgang te verlenen aan beroepsvaartuigen (tot CEMT-klasse IV).

In dit verband wordt ook verwezen naar de voorziene aanmeerwijze in de Oude Dokken (zie aanmeerplan in bijlage) en de inplanting van brugpijlers.

Elk schip van een bepaalde CEMT-klasse is gelinkt aan een bepaald netto vaarvenster zoals toegelicht in tabel 1:

Het netto vaarvenster houdt rekening met alle aanhorigheden die de doorvaartbreedte of -hoogte kunnen beperken, zoals onderdelen van het beweegbaar brugdeel, wrijfhouten, aanvaarbeveiliging, signalisatie, ...

2. De bruggen moeten ontworpen worden met het oog op de ***toegankelijkheid*** van de volgende gebruikersgroepen:

- gebruikersgroep 1: voetgangers in twee richtingen;
- gebruikersgroep 2: fietsers in twee richtingen;
- gebruikersgroep 3: stilstaande voetgangers en/of fietsers;
- gebruikersgroep 4: personen met een (lichamelijke) beperking.

Op geen van de drie bruggen zijn dienstwagens zoals ambulances, brandweerwagens, politie, enz.... en andere voertuigen toegelaten. Het ontwerp dient het nodige te voorzien zodat accidentele toegang van voertuigen vermeden wordt.

⁷ Zie hiervoor deel B, § 5 – de rol van de bruggen in de verwezenlijking van de ambities

⁸ Zie hiervoor deel F, § 3.1 – de technische bijlage

Op de drie bruggen zijn wel onderhoudsdienstwagens (bv. sneeuw- en afvalruimers) toegelaten. Het ontwerp dient het nodige te voorzien zodat accidentele toegang van dienstwagens mogelijk is.

3. Het aspect **veiligheid** is zeer belangrijk, zowel voor de gebruiker van de brug, de gebruiker van het aanliggende openbaar domein als voor de scheepvaart. De veiligheidsmaatregelen moeten geïntegreerd worden in het conceptontwerp zodat deze niet als storend ervaren worden.
In het kader van het lateraal verkeer langs de kades dient erop gewezen dat deze voorrang krijgen op het verkeer over de brug, zodat de nodige maatregelen dienen genomen te worden om het verkeer over het water af te remmen aan de kaaien.
Voor de veiligheid m.b.t. de scheepvaart wordt gewezen op de noodzakelijke geleidingen en aanvaarbeveiliging op maat van CEMT-klasse II-schepen (600 ton) voor brug 1 en voor CEMT-klasse IV-schepen (1350 ton) voor bruggen 2 en 3. Er wordt gerekend met een aanvaarsnelheid van 0,2 m/s.
4. De bruggen dienen een maximaal **comfort** te garanderen voor de gebruikers, in alle weersomstandigheden.
Specifieke aandacht moet besteed worden aan de hellingspercentages en de stroefheid van het wegdek, de afvoer van regenwater en het ruimen van sneeuw.
Ingeval geopteerd wordt voor drie beweegbare bruggen, dient erover gewaakt te worden dat de drie bruggen nooit gelijktijdig geopend zijn⁹. Dit dient toe te laten dat fietsers of voetgangers mits een kleine omweg toch de dokken kunnen oversteken.
5. Inname van de groene en/of openbare **ruimte** moet worden vermeden, dit omwille van het vereist % groen per inwoner. Ook dient signifiante inname van het wateroppervlak te worden vermeden met het oog op het behoud van de doorvaartfunctie.
Visueel betekent dit dat het openbaar domein van kaai naar kaai wordt doorgetrokken via een drempel- en naadloze aansluiting van het brugdek op het kaaidek. Ook dienen de landhoofden van de bruggen te worden geïntegreerd in de kaaimuren.
6. De bruggen moeten **technisch innoverend en duurzaam** zijn. Doordachte kleurkeuzes en materiaalkeuzes zijn een must. Maar ook aspecten als onderhoud, beheer en exploitatie (i.h.b. ingeval geopteerd wordt voor beweegbare brugtypes) dienen aan bod te komen.
7. Functionele en sfeervolle **verlichting** moet worden geïntegreerd in het ontwerp, met inbegrip van de bijbehorende nutsleidingen en eventuele leidingen voor bediening van elektomechanische onderdelen bij beweegbare brugtypes.
8. Voor het ontwerp van de **leuningen** van de bruggen worden elegante oplossingen gevraagd. Er mag zowel gebruik gemaakt worden van open als gesloten varianten, zolang deze maar de nodige veiligheid biedt aan de

⁹ In dit verband wordt erop gewezen dat de stad Gent beschikt over een aantal bedieningsgebouwen voor sluizen en bruggen. Een koppeling van de bediening behoort tot de mogelijkheden.

gebruikers van de brug (en dan specifiek m.b.t. kinderen). In dit verband wordt ook verwezen naar de Eurocodes¹⁰.

Hierin wordt onder meer gesteld dat de minimale verticale hoogte 1,20 m dient te bedragen en dat de borstwering als geheel zo moet opgevat zijn dat geen enkele opening voorkomt waar een bol met 100mm diameter doorgedrukt kan worden.

9. De bruggen dienen **integraal** te worden ontworpen. Hiermee wordt bedoeld dat de brug dient ontworpen te zijn vanuit alle perspectieven (bv. ook vanaf de onderzijde, de zogenaamde “vijfde gevel”).

2.2. Technische eisen per brug

Voor de duidelijkheid wordt in de onderstaande tabel een overzicht gegeven van alle cijfermatige gegevens die gelden als uitgangspunt voor het ontwerp van de drie fiets- en voetgangersbruggen.

Tabel 1: Technische eisen per brug

		brug 1	brug 2	brug 3
Overspanning (m)		Ca 30 m	Ca 110 m	Ca 110 m
Minimum nuttige breedte (m)		4,00	4,00	4,00
Minimum vrije hoogte van wegooppervlak (m)		2,50	2,50	2,50
Minimum vaarvenster	hoogte (m)	4.2 à 4,80	Idem-7,00*	Idem-7,00*
	breedte (m)	13,20	14,25	14,25
maatgevend schip	type (CEMT-klasse)	II	IV	IV
	lengte (m)	55	85	85
	breedte (m)	6,60	9,50	9,50
	diepgang (m)	2,50	3,00	3,00
	hoogte boven wateroppervlak (m)	4.00 à 4,50	Idem-6,70*	Idem-6,70*
	laadvermogen (ton)	600	1350	1350
	aanvaarsnelheid (m/s)	0,2	0,2	0,2

De gegevens met betrekking tot het maatgevend schip in bovenstaande tabel, mogen beschouwd worden als maximale waarden. De overige gegevens dienen beschouwd te worden als minimum-eisen.

*Specifiek wat betreft het minimum vaarvenster wordt erop gewezen dat dit voor de bruggen 2 en 3 bepaald wordt door een schip dat slechts sporadisch (i.e. 1 à 2 keer per jaar) dient te passeren. Het op één na maatgevend schip voor deze bruggen heeft dezelfde afmetingen als het maatgevend schip voor brug 1. Dergelijke scheepspassages komen frequent voor (i.e. een aantal keer per dag in het piekseizoen). Tijdens de winter wordt ook hiervoor slechts weinig trafiek verwacht (< 1 keer per dag).

D. INVESTERINGSBEDRAG

Het totale investeringsbedrag dient beneden 5.000.000 EUR (excl. BTW) te blijven. In dit bedrag zijn alle studiekosten, erelonen en overige bijkomende kosten opgenomen.

¹⁰ Zie hiervoor deel F, § 3.2 – de overige technische bepalingen

E. TIMING

De timing voor het project – met inbegrip van de constructie van de bruggen – ziet er als volgt uit:

- 06/11/2007: selectie van de ontwerpers
- 12/11/2007: start opdracht conceptontwerp
- 21/11/2007: briefing 1
- december 2007: briefing 2 (datum te bepalen tijdens briefing 1)
- 10/03/2008: indiendatum offertes m.b.t. conceptontwerp
- 18/03/2008: presentatie voor de jury + gunningsbeslissing
- midden april 2008: notificatie van niet-gunning aan niet-laureaten
- eind april 2008: toewijzing opdracht aan laureaat
- begin mei 2008: start opdracht technisch ontwerp
- eind september 2008: oplevering van het technisch ontwerp

Voorstel van gewenste uitvoeringstermijnen:

- midden 2010: aanvang werken brug 3
- begin 2011: aanvang werken brug 2
- begin 2012: inhuldiging brug 3
- eind 2012: inhuldiging brug 2
- eind 2013: aanvang werken brug 1
- begin 2015: inhuldiging brug 1

F. DE BIJLAGEN

1. LOCATIEGEGEVENS

De volgende informatie wordt bijkomend ter beschikking gesteld onder de vorm van bijlagen.

1. Synthese stadsontwerp “Oude Dokken” (CD 1)
2. PPT- presentatie “Oude Dokken” in het Engels (CD 1)
3. Opmetingsplan met aanduiding van de toekomstige bebouwing volgens het stadsontwerp “Oude Dokken”, de zones voor de bruggen, de inplanting en de benaming van de parken en de vermoedelijke ligging van de vaargeul (CD 1)
4. Doorsneden en aanzichten van de bestaande toestand (CD 1)
5. Doorsneden en aanzichten van de toekomstige toestand (CD 1)
6. Globaal inrichtingsplan openbaar domein (draft-versie van vrijdag 16 november 2007) (CD 1)
7. Aanmeerplan stad Gent + aanmeerplan van het project Oude Dokken (CD 1)
8. Synthese fietsroutes in het studiegebied (brochure)
9. Resultaten studie voorontwerp kaaimuren Oude Dokken (draft-versie, met inbegrip van de voorafgaande inventarisatiestudie waarbij o.m. geotechnische gegevens en de aanwezigheid van nutsleidingen werd onderzocht) (CD 1)
10. 3D model (3D Studio Max) van de bestaande toestand (CD 2)
11. Gegevens van oude bodempeilmetingen in de dokken (kopies)
12. Fotoreportage van de omgeving (CD 1)
13. Analyse van de waterstanden van de Oude Dokken o.b.v. nabijgelegen peilmetingen (Wondelgem) (CD 1)
14. Vademecum integrale toegankelijkheid van parken (CD 1)
15. Richtlijnen toegankelijkheid fietsbruggen (synthese) (CD 1)

- 16. Open Oproep reglement in het Engels (CD 1)
- 17. Logo's van de subsiderende overheden (CD 1)

2. HET BESTEK “CONCEPTONTWERP” MET BIJHOREND OFFERTEFORMULIER

Indien de ontwerper de opdracht aanvaardt om een conceptontwerp op te stellen voor de drie fiets- en voetgangersbruggen, dient hij bijgaand offerteformulier ingevuld en ondertekend toe te voegen aan de offerte. Onder gesloten omslag, en voorzien van gepersonaliseerde code, in te dienen (zie hfdst. 6.1 punt 3)

3. DE ONTWERP-OVEREENKOMST TUSSEN BOUWHEER EN LAUREAAT

Bij wijze van voorbeeld en als achtergrondinformatie is een eerste ontwerp van overeenkomst opgenomen voor de uitwerking van het winnende conceptontwerp tot een technisch ontwerp.

3.1. De technische bijlage

Bij deze overeenkomst hoort een technische bijlage m.b.t. de berekening, de adviesverlening en de controle op technische ontwerpen van uiteenlopende constructies/constructieonderdelen.

Gelet op de rol van de afdeling Metaalstructuren als kwaliteitsbewaker van de technische studie¹¹, zal deze technische bijlage integraal opgenomen worden in het bestek voor het uitwerken van het technisch ontwerp, zoals hiervoor vernoemd.

3.2. De overige technische documenten

Alle technische normeringen (Eurocode, NBN-normen), koninklijke besluiten (bv. KB van 9 mei 1977 betreffende de toegang van gehandicapten tot gebouwen toegankelijk voor het publiek), vademecums (bv. vademecum Parktoegankelijkheid), e.d. zijn – voor zover ze relevant zijn – van toepassing op deze opdracht.

¹¹ Zie hiervoor deel B, § 6.2 – de samenstelling van de jury