



**RWS BEDRIJFSINFORMATIE**

## **Marktconsultatie A27 Houten - Hooipolder**

Verslag van de marktconsultatie ten behoeve van de voorbereiding van de aanbesteding inzake het project A27 Houten - Hooipolder



## Colofon

Uitgegeven door  
Informatie  
Telefoon

Rijkswaterstaat Grote Projecten en Onderhoud  
ir. R. Hartmann

Datum  
Status  
Versienummer

18 juli 2017  
Definitief  
1.0

## Inhoud

<b>1</b>	<b>Inleiding</b>	<b>—4</b>
1.1	Aanleiding en doel van de marktconsultatie	—4
1.2	Aanpak van de marktconsultatie op hoofdlijnen	—4
<b>2</b>	<b>Samenvatting antwoorden vragenlijst</b>	<b>—5</b>
	Thema: Contractscope	—5
	Thema: Contractvoorwaarden en risicoverdeling	—9
	Thema: Planning	—16
	Thema: Ontwerpvrijheid TB en Circulaire Economie	—18
	Thema: Ten slotte	—20
	<b>Bijlage: Deelnemers marktconsultatie</b>	<b>—21</b>
	<b>Bijlage: Presentatie plenaire bijeenkomst</b>	<b>—23</b>

# 1 Inleiding

## 1.1 Aanleiding en doel van de marktconsultatie

Rijkswaterstaat heeft het voornemen om de A27 tussen Houten en knooppunt Hooipolder te verbreden. Dit project is complex: het tracé omvat grote rivieroverspanningen en staat bovendien hoog genoteerd in de landelijke file top 50.

Voor de aanbesteding van het project heeft Rijkswaterstaat een marktconsultatie gehouden. De marktconsultatie is georganiseerd om marktpartijen input te vragen op de inkoopafweging. Op deze manier wil Rijkswaterstaat komen tot een inkoopstrategie waarin rekening wordt gehouden met de zienswijze van marktpartijen. Hiermee sluit het project aan bij de Marktvisie (<https://www.marktvisie.nu/>).

Dit verslag geeft een samenvatting van de vragen en antwoorden uit de marktconsultatie. Verkregen inzichten uit de marktconsultatie gebruikt Rijkswaterstaat (waar relevant) in de voorbereiding van de aanbesteding en de aanbestedingsstukken.

## 1.2 Aanpak van de marktconsultatie op hoofdlijnen

Rijkswaterstaat heeft het marktconsultatiedocument A27 Houten – Hooipolder op 23 mei 2017 gepubliceerd op TenderNed onder kenmerk 142742.

Op 7 juni 2017 heeft een plenaire bijeenkomst met de aangemelde partijen plaatsgevonden waarin de scope van het project, de inkoopafweging en bijbehorende vraagstukken zijn toegelicht. De presentatie die tijdens deze bijeenkomst is gegeven is als separate bijlage opgenomen bij dit document. Na de plenaire bijeenkomst zijn de deelnemende partijen in de gelegenheid gesteld hun mening te geven door middel van het invullen van de vragenlijst uit het marktconsultatiedocument.

Partijen die de vragenlijst volledig en onderbouwd hebben ingevuld en tijdig hebben verzonden in TenderNed, zijn uitgenodigd voor een toelichtend gesprek, voor zover dit naar oordeel van Rijkswaterstaat van toegevoegde waarde werd geacht. Doel van deze gesprekken was om meer inzicht te krijgen in de gegeven antwoorden om op die manier als Rijkswaterstaat beter in staat te zijn de input van de deelnemers goed mee te nemen in de marktbenadering van het project. Een overzicht van de deelnemers aan de marktconsultatie is opgenomen in de bijlage.

In het volgende hoofdstuk is de vragenlijst uit het marktconsultatiedocument met een samenvatting van de antwoorden van de deelnemende partijen opgenomen. De antwoorden zijn in lijn met de gesprekken tijdens de plenaire bijeenkomst en de toelichtende individuele gesprekken.

NB: er zijn vragen waarop meerdere keren hetzelfde antwoord is gegeven en niet alle deelnemers hebben alle vragen beantwoord. Hierdoor kan het aantal antwoorden per vraag verschillen.

## 2 Samenvatting antwoorden vragenlijst

### Thema: Contractscope

1. Uit de inkoopafweging blijkt dat het project te groot is om in één contract op de markt te zetten. Rijkswaterstaat is derhalve voornemens de projectscope op te knippen in ten minste twee contracten om de beheersbaarheid daarvan te vergroten. In de inkoopafweging is dit uitgewerkt in een zestal varianten (zie inkoopafweging paragraaf 5.3). Rijkswaterstaat heeft de voorkeur voor variant 2: een knip bij knooppunt Everdingen. Deze variant gaat uit van twee contracten (Houten-Everdingen en Everdingen-Hooipolder). Op deze manier kunnen de fileknelpunten als eerste worden aangepakt, worden de risico's (met name de grote bruggen) gespreid, is een optimale raakvlakbeheersing mogelijk en liggen alle bestuurlijk prioritaire projectonderdelen in één contract dat als eerste kan worden aanbesteed.

De zes varianten uit de inkoopafweging zijn:

- Variant 1: één contract Houten-Hooipolder
- Variant 2: contract Houten-knp. Everdingen en contract knp. Everdingen-Hooipolder
- Variant 3: contract Houten-knp. Gorinchem en contract knp. Gorinchem-Hooipolder
- Variant 4: contract Houten-Werkendam en contract Werkendam-Hooipolder
- Variant 5: contract Houten-knp. Everdingen, contract knp. Everdingen-Werkendam en contract Werkendam-Hooipolder
- Variant 6: contract bestaande en nieuwe bruggen en contract overig werk.

Is de voorkeur voor variant 2 de meest logische keuze of welke variant heeft uw voorkeur, en waarom?

De volgende reacties zijn ontvangen:

Variant	Aantal	Toelichting
1	3x	<ul style="list-style-type: none"> <li>- beperking van interfaces, het managen van meerdere projecten vergt veel organisatie en coördinatie</li> <li>- meer inkoopvoordelen en efficiëntie</li> <li>- maximaal stimuleren innovatieve oplossingen fileknelpunten</li> <li>- minder hinder door maximale afstemming van werkzaamheden over de gehele projectscope</li> <li>- het contract kan alsnog worden aangepast op de onderhoudsscope</li> </ul>
2	3x	<ul style="list-style-type: none"> <li>- variant 1 wordt financieel te groot in de huidige markt</li> <li>- een knip bij knooppunt Everdingen is logisch omdat hier geen werkzaamheden hoeven te worden uitgevoerd</li> </ul>
3	0x	
4	0x	
5	3x	<ul style="list-style-type: none"> <li>- de financiële omvang van het deeltraject Everdingen - Hooipolder is te groot om in één contract op de markt te brengen</li> <li>- aanbesteding in percelen is een optie om de tenderkosten te beperken</li> </ul>
6	0x	

Conclusie: de meningen ten aanzien van de voorgestelde knipvarianten zijn verdeeld. De voorkeur gaat uit naar variant 1, 2 of 5.

- a. Ziet u naast de door Rijkswaterstaat uitgewerkte varianten nog andere, betere varianten? Kunt u deze varianten omschrijven en toelichten waarom die volgens u beter zijn?

De volgende andere varianten zijn aangedragen:

Aanvullende variant	Toelichting
Variant 2 met een extra knip bij knooppunt Gorinchem	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Deze variant gaat uit van drie contracten: een contract Houten-Everdingen, een contract Everdingen-Gorinchem en een contract Gorinchem-Hooipolder.</li> <li>- Prioriteit kan worden gegeven aan het "spitsstroketraject" Everdingen - Gorinchem.</li> <li>- Waarschijnlijk heeft dit tot gevolg dat er meerdere consortia zijn en kleinere bouwbedrijven als hoofdaannemer kunnen deelnemen.</li> </ul>
Variant 5 met een extra separaat contract voor de Merwedebrug	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Deze variant gaat uit van vier contracten: een contract Houten-Everdingen, een contract Everdingen-Werkendam, een contract Werkendam-Hooipolder en een contract voor de Merwedebrug.</li> <li>- Specifieke marktpartijen voor de complexe uitvoering van de Merwedebrug.</li> </ul>
Variant 5 met een extra knip tussen de Houtense en de Hagesteinse brug.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Deze variant gaat uit van vier aparte contracten voor de vier grote bruggen inclusief de aansluitende wegdelen. Dit houdt de contracten overzichtelijk en de benodigde capaciteit per marktpartij realistisch.</li> </ul>

2. Rijkswaterstaat is voornemens om aan het Noordelijk deeltraject Houten – Everdingen geen onderhoud (M) aan de contractscope toe te voegen. De belangrijkste argumenten om aan het noordelijk deel geen onderhoud toe te voegen zijn de beperkte toekomstvastheid van de oostbaan, de gewenste verkeerskundige flexibiliteit in de gebruiksfase en het voorkomen van versnippering van onderhoud (zie inkoopafweging paragraaf 5.2). Voor wat betreft het zuidelijke deeltraject Everdingen-Hooipolder is het toevoegen van onderhoud aan het contract wel gewenst. Met name vanwege de realisatie van de wegverbreding in zettingsgevoelig gebied, het bewegend deel van de Merwedebrug en de verbreding van de palenweg zijn er voor de opdrachtnemer veel mogelijkheden voor het verlagen van de levensduurkosten en een optimale afstemming tussen aanleg en onderhoud (zie inkoopafweging paragraaf 5.2). Rijkswaterstaat denkt aan een onderhoudsperiode van 15 jaar.
- a. Noordelijk deeltraject Houten - Everdingen
- Wat is uw beeld bij de genoemde argumenten om geen meerjarige onderhoudsperiode toe te voegen voor het deeltraject Houten - Everdingen? En zou u dit kunnen toelichten?

De volgende reacties zijn ontvangen:

Bevinding	Aantal	Toelichting
Eens	6x	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Het traject Houten - Everdingen is te kort voor een efficiënte onderhoudsorganisatie</li> <li>- Versnippering van onderhoud wordt voorkomen</li> <li>- Begrijpelijk dat de opdrachtgever in de toekomst voor het onderhoud optimalisaties wil zoeken met de Ring Utrecht</li> <li>- Het is ook mogelijk om in variant 1 alleen voor het deel Everdingen - Hooipolder een M-component op te nemen</li> </ul>
Oneens	1x	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Door onderhoud toe te voegen aan het volledige traject Houten - Hooipolder kan de markt een duurzame oplossing kiezen. Indien blijkt dat de oplossing gedurende de onderhoudsperiode niet toekomstvast is kan het M-deel worden afgekocht (dit is waarschijnlijk beperkt)</li> </ul>

Conclusie: het voorstel om geen meerjarige onderhoudsperiode toe te voegen aan het deeltraject Houten – Everdingen wordt breed gedragen.

b. Zuidelijk deeltraject Everdingen - Hooipolder

- Wat is uw beeld bij de genoemde argumenten om wel een meerjarige onderhoudsperiode toe te voegen voor het deeltraject Everdingen - Hooipolder? En zou u dit kunnen toelichten?

De volgende reacties zijn ontvangen:

Bevinding	Aantal	Toelichting
Eens	8x	<ul style="list-style-type: none"> <li>- De zettingsproblematiek, de beweegbare bruggen en de tracélengte zijn prima onder te brengen in het onderhoud, waarbij het aan de markt is om een optimum te zoeken tussen ontwerp, bouwmethoden en onderhoudsregime.</li> <li>- De genoemde voordelen voor levensduurkosten, optimalisatie verkeersmanagement en betere ruimtelijke kwaliteit dragen goed bij aan de keuze voor onderhoud in het contract. Een belangrijke aanvullende reden voor een M-component is te vinden in de circulaire doelstelling van RWS. Optimalisatie in LCC, maar juist ook in toepassing van materialen worden gestimuleerd door lange betrokkenheid en verantwoordelijkheid bij de opdrachtnemer.</li> <li>- Aangezien het met name gaat om het beheersen van zettingsrisico's is het van groot belang dat RWS in de tenderfase zorgt voor een uitgebreid en kwalitatief geotechnisch onderzoek en een evenwichtige risicoverdeling.</li> </ul>
Oneens	0x	-

Conclusie: het voorstel om een meerjarige onderhoudsperiode toe te voegen aan het deeltraject Everdingen - Hooipolder wordt breed gedragen.

- Rijkswaterstaat denkt aan een onderhoudsperiode van 15 jaar als optimum tussen LCC voordelen en gewenste flexibiliteit als gevolg van beperkte toekomstvastheid van de spitsstroken in het traject. Wat vindt u hiervan?

De deelnemers kunnen zich vinden in een onderhoudsperiode van 15 jaar, maar het merendeel heeft een voorkeur voor een onderhoudsperiode van 20 jaar met daarbij de volgende opmerkingen:

- Vanwege de optimalisaties m.b.t. verhardingen is een onderhoudsperiode van 15 jaar het minimum. Een langere termijn, bijvoorbeeld 20 jaar, zou nog beter zijn.
- Met het oog op optimalisaties is een onderhoudsperiode van 20 jaar een betere keuze, om daarmee de markt nog meer uit te dagen het optimum te zoeken in genoemde onderhoudscomponenten. De door de opdrachtgever gewenste flexibiliteit kan dan in het contract worden ingebouwd.
- Wanneer we denken in termen van duurzaamheid en circulariteit is een onderhoudsperiode van 15 jaar aan de korte kant.
- Vanuit het oogpunt van LCC is een langere periode dan 15 jaar gunstiger voor de te maken afwegingen.
- Bij het toevoegen van een F-component zal 20 jaar een goede periode zijn: flexibiliteit voor toekomstige aanpassingen en toch voldoende looptijd voor de financiering.

### Thema: Contractvoorwaarden en risicoverdeling

3. RWS is voornemens het traject Everdingen-Hooipolder te contracteren door middel van een contract zonder financieringscomponent (Design, Build & Maintain, DBM). De veronderstelling hierbij is dat deze contractvorm ten opzichte van een DBFM contract meer flexibiliteit voor toekomstige wijzigingen mogelijk maakt.
- a. Ziet u bij keuze voor een DBFM-contract mogelijkheden om toch de gewenste flexibiliteit te borgen?

De volgende reacties zijn ontvangen:

Bevinding	Aantal	Toelichting
Ja	6x	<ul style="list-style-type: none"> <li>- In elk contract kan flexibiliteit worden geregeld, mits de opdrachtgever hierover open en transparant is bij aanbesteding en functioneel specificeert zodat de ontwerp- en uitvoeringsvrijheid van de opdrachtnemer behouden blijft.</li> <li>- Wijzigingen zijn door te voeren middels de wijzigingenprocedure zoals deze is geformuleerd in het huidige standaard DBFM-contract.</li> <li>- Werken met verlengingsopties voor onderhoud</li> <li>- Wijzigingen financiering: er zijn mogelijkheden om flexibiliteit in te bouwen in de financiering, waarmee je de toegevoegde waarde van de F-component in stand houdt. Door de wijzigingen door te laten werken in de Beschikbaarheidsvergoedingen blijven de principes ondanks de wijziging in stand. Het op voorhand goed structureren van de financiering kan dus flexibiliteit faciliteren en hier is (internationaal) ook veel ervaring mee.</li> <li>- Wijzigen contract: wanneer de wijziging inhoudt dat er eigenlijk geen onderhoud meer gepleegd wordt op het traject omdat deze opnieuw aanbesteed wordt kan er ook gekozen worden om het project te wijzigen in een DBF contract. Dit zou betekenen dat de beschikbaarheidsvergoeding slechts nog betrekking heeft op de rente en aflossing van de lening en niet langer ter vergoeding van het onderhoud dient.</li> <li>- Bij voorziene grotere scope-uitbreidingen kunnen er in het contract extra mogelijkheden opgenomen worden om er voor te zorgen dat de zittende aannemer marktconforme wijzigingsvoorstellen en prijzen indient, of om marktwerking toe te laten voor die scope-uitbreiding. Dit kan onderdeel worden van de EMVI uitvraag voor het hoofdcontract.</li> <li>- Wijzigingen kunnen ook worden afgehandeld buiten het DBFM-contract om.</li> <li>- Over het openbreken of mogelijk eerdere beëindiging van DBFM kunnen afspraken worden gemaakt voordat het contract gesloten wordt (tijdens de dialoog).</li> </ul>
Nee	2x	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Gelet op de vereiste flexibiliteit is een DBFM-contract geen logische keuze. Het onderbrengen in DBFM en het vervolgens moeten onderhandelen met één partij lokt opportunistisch gedrag uit. Dit past niet in de Marktvisie.</li> </ul>

Conclusie: deelnemers zien bij keuze voor een DBFM-contract mogelijkheden om toch de gewenste flexibiliteit te borgen.

- b. In paragraaf 5.2.2 van de inkoopafweging staan overwegingen om wel of geen financieringscomponent toe te voegen bij het contract voor het deeltraject Everdingen – Hooipolder. Gegeven de projectscope van dit traject, welke keuze zou u adviseren en wat zijn daarbij de doorslaggevende argumenten?

De volgende reacties zijn ontvangen:

Bevinding	Aantal	Toelichting
Wel F	4x	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Een financieringscomponent geeft sterke voordelen op LCC en zal de circulaire economie stimuleren.</li> <li>- Een financieringscomponent geeft sterke voordelen op de beheersing van tijd en zal de hinder beperken.</li> <li>- Over de gewenste flexibiliteit kunnen contractuele afspraken worden gemaakt.</li> </ul>
Geen F	5x	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Door de onzekerheid én omvang van de contractwijzigingen is een F-component niet gewenst. Het onderbrengen in DBFM en het vervolgens moeten onderhandelen met één partij lokt opportunistisch gedrag uit. Dit past niet in de Marktvisie.</li> <li>- Een financieringscomponent maakt de aanbesteding voor marktpartijen complexer, risicovoller en dus duurder.</li> <li>- De wereld om ons heen verandert snel. Mobiliteitsvraagstukken en invulling van duurzaamheid en circulariteit vragen om flexibele contracten.</li> <li>- De aanwezigheid van een financieringscomponent beperkt de contractwijzigingen en het aantal aanbieders met F is beperkter dan zonder F.</li> </ul>

Conclusie: de meningen ten aanzien van het toevoegen van een financieringscomponent bij het contract voor het deeltraject Everdingen – Hooipolder zijn verdeeld.

4. Indien Rijkswaterstaat kiest voor een contract met een meerjarige onderhoudsperiode maar zonder financieringscomponent, dan zijn er twee mogelijkheden namelijk, een DBM contract op basis van de DBFM standaard of een DBM contract onder de voorwaarden van de UAV-gc 2005. Rijkswaterstaat heeft mede op basis van leerervaringen bij het project RijnlandRoute het voornemen om een volgend DBM contract te baseren op de UAV-gc, maar wenst primair een contractvorm met een evenwichtige risicoverdeling en waarbij LCC voordelen gerealiseerd worden. Dat wil zeggen dat de objecten onderhoudsvriendelijk ontworpen en gebouwd worden.
- a. Indien gekozen wordt voor een DBM-contract onder de voorwaarden van de UAV-gc 2005:
- Kunt u aangeven op welke wijze het mogelijk is om LCC optimalisaties te realiseren binnen het kader van de UAV-gc?

De volgende suggesties zijn gedaan:

- Dit zal automatisch gebeuren als er meerjarig onderhoud aan de orde is. Hierbij zal een periode van 20 jaar gunstiger zijn dan een periode van 15 jaar.
- De opdrachtgever moet technisch en planologisch voldoende ruimte bieden om het werk optimaal te kunnen ontwerpen en realiseren.
- De opdrachtgever moet veel vrijheid geven in materialisatie en in uitvoeringsmethoden.

- LCC optimalisaties kunnen daarnaast nog extra worden gestimuleerd door deze te verwerken in de EMVI.
- Als je de M-prikkel (met LCC optimalisatie als achterliggende reden) wilt verbeteren zet dan in op de herziening / verbetering van de UAV GC – neem ook het advies van de commissie van aanbestedingsexperts in acht dat je mits onderbouwd voorwaarden in je project kunt aanpassen. Op dit moment wordt al gewerkt aan een aangepaste UAV-gc waar M meer tot z'n recht komt. Op deze manier zijn al vaker DBM contracten onder de UAV GC op de markt gezet (door Rijkswaterstaat bijvoorbeeld de N11).
- Op welke wijze kan worden omgegaan met paragraaf 28 van de UAV-gc, waarbij de aansprakelijkheid voor gebreken na de oplevering verschuift naar de opdrachtgever?

De volgende suggesties zijn gedaan:

- Dit is geregeld in paragraaf 29 en 32 van de UAV-gc.
- Correcte, juiste en volledige keuring door Opdrachtgever bij oplevering (conform paragraaf 24 UAV-gc). Als alternatief kan worden overwogen om een Verborgene Gebreken Verzekering (VGV) voor het Werk af te (doen) sluiten in combinatie met Technical Inspection Services (TIS) voor (extra) borging van de kwaliteit van het geleverde werk. Aanvullend is er een optie om garanties zo in te richten dat deze voldoende zekerheden bieden aan Opdrachtgever.
- Aansprakelijkheid voor gebreken kan ook verschoven worden. Het belangrijkste aandachtspunt daarbij zijn de opleveringseisen. Indien oplevering 20 jaar verschoven wordt is het belangrijk dat de voorwaarden waaraan na die tijd voldaan moet worden niet op basis van nieuw werk beschreven kunnen worden, maar op basis van een 20 jaar 'gebruikt' werk.
- Paragraaf 28 van de UAV-gc 2005 is een product van gelijkwaardige onderhandelingen. Omdat met paragraaf 28 van de UAV-gc 2005 een moment in de tijd wordt gecreëerd waarin partijen gedwongen worden de kwaliteit van het product (grondig) te onderzoeken en vast te leggen ontstaat zekerheid en een overzichtelijk en beheersbaar risicoprofiel voor beide partijen. Artikel 13 van de Basisovereenkomst biedt de Opdrachtgever de mogelijkheid om de bewijslast voor mogelijke gebreken (op bepaalde onderdelen) om te keren waardoor zijn administratieve last wordt beperkt. Het verbinden van handhaafbare EMVI-criteria in relatie met de beheersing van het kwaliteitssysteem kan een extra stimulans geven de kwaliteit van het product over de gehele levenscyclus transparant inzichtelijk te maken.
- Hoe staat u tegenover het verschuiven van de opleveringsregeling na de meerjarige onderhoudsperiode van 15 jaar; dit betekent dat de aansprakelijkheid voor gebreken pas na de meerjarige onderhoudsperiode verschuift naar de opdrachtgever?

De meerderheid geeft aan dat dit niet gewenst is. Hiervoor zijn de volgende argumenten aangedragen:

- Dit vinden wij niet acceptabel, hiertoe dient paragraaf 29 en 32 UAV-gc
- Dit geniet niet de voorkeur. Wij vragen ons ook af of dit 'Value for Money' voor OG is.
- Negatief. Het verschuiven van de opleveringsregeling na de meerjarige onderhoudsperiode van 15 jaar verlengt de aansprakelijkheidshorizon aanzienlijk en leidt voor Gegadigde tot een onbeheersbaar en onverzekerbaar risicoprofiel tot 25 jaar na realisatie. Dit risicoprofiel is voor Opdrachtnemer verstrekkender dan in DBFM-projecten tussen EPC en SPC

wordt bedongen. Een dergelijke bepaling past bovendien niet binnen de geest van de Gids Proportionaliteit.

Er worden ook mogelijkheden gezien:

- Wij zien mogelijkheden om de aansprakelijkheid voor gebreken te verschuiven tot na de onderhoudsperiode. Dit vraagt om gedetailleerde afstemming tussen de partijen.
  - In principe verschuift aansprakelijkheid wel vaker in contracten, echter dit vraagt speciale aandacht voor de aansprakelijkheid inzake de elementen die te weinig SMART (kunnen) worden omschreven qua output of erg onderhevig zijn aan de tijdgeest (o.a. DVM, zettingseisen). Op deze punten dienen expliciete afspraken in het contract opgenomen te worden.
- b. Indien gekozen wordt voor een DBM-contract op basis van de DBFM standaard:
- Kunt u aangeven op welke wijze er een evenwichtige risicoverdeling kan worden gecreëerd in een DBM contract op basis van de DBFM standaard met behoud van LCC voordelen?

De meerderheid geeft aan dat dit niet gewenst is. De volgende argumenten zijn genoemd:

- Het toepassen van de DBFM standaard op een DBM contract vinden wij niet acceptabel en levert veel gedoe op in zowel de tenderfase als in de uitvoering. Het model moet worden omgebouwd naar iets waarvoor het niet is bedoeld. UAV-gc is paritair opgesteld en voorziet ook in meerjarig onderhoud. Voor een evenwichtige risicoverdeling maar met name voor het creëren van duidelijkheid over en weer, adviseren wij dringend om UAV-gc toe te passen.
- Aansluiten bij de voorwaarden c.q. risicoverdeling zoals die op dit moment in de UAV-gc is opgenomen. Deze paritair vastgestelde voorwaarden worden als gebalanceerd gezien en dienen voor Opdrachtnemer dus als minimum. De Commissie van Aanbestedingsexperts heeft zich eind 2016 nog uitgelaten over het toepassen van de DBFM zonder F op een werk wat feitelijk een UAV-gc werk is, waarbij de Commissie heeft aangegeven dat die opzet in strijd is met de Gids Proportionaliteit.
- Wij zijn geen voorstander van deze optie. Zoals in de leerervaringen Rijnlandroute is opgenomen ervaren we deze optie als onevenwichtig en zien we geen mogelijkheden dit anders te doen.
- De UAV-gc 2005 betreft een systeem van gelijk overeengekomen evenwichtige risicoverdeling met als uitgangspunt dat partijen verantwoordelijk zijn voor hun eigen acties. Door het opnemen van paragrafen 3, 9, 10, 11, 13, 14, 15, 16, 19, 20, 21, 22, 23, 28, 31, 41, 44 en 45 van de UAV-gc 2005 in een DBM-contract op basis van de DBFM standaard zou een evenwichtige risicoverdeling kunnen worden gecreëerd met behoud van LCC voordelen. Terzijde wordt opgemerkt dat een DBM-contract op basis van de DBFM standaard voor de gemiddelde projectmedewerker een minder toegankelijk document is dan een DBM-contract onder de voorwaarden van de UAV-gc 2005.
- Deze contractvorm op basis van DBFM-standaard heeft niet onze voorkeur. De risicoverdeling is naar onze mening minder evenredig dan bij een UAV-gc contract.
- Dit is niet eenduidig te beantwoorden (dit geldt echter ook voor een DBM contract op basis van een UAV-gc). Een van de belangrijkste onderdelen welke deze discussie beïnvloed is bestaande gegevens.
- Een DBFM-contract is helder voor wat de risicoverdeling betreft. De UAV-GC2005 kent een lange geschiedenis waar inmiddels veel ervaring mee is. Het toevoegen van een M-component geeft aanpassingen die de onduidelijkheid met betrekking tot aansprakelijkheden vergroot. Aansprakelijkheidsverdeling volgens bestaande contracten verdient daarom de voorkeur.

5. In de inkoopafweging zijn de toprisico's beschreven (zie inkoopafweging paragraaf 4.5). Welke mogelijkheden ziet u om deze risico's te beheersen? U kunt hierbij denken aan beheersmaatregelen ten aanzien van:
- Contractkeuze;
  - Risicoverdeling in het contract;
  - Wijze trechtering tijdens de aanbestedingsprocedure;
  - Inrichting van de dialoog;
  - Inrichting van de EMVI.

NB: Rijkswaterstaat is met deze vraag niet op zoek naar technisch inhoudelijke beheersmaatregelen.

Er is veel en uiteenlopend gereageerd op mogelijke beheersmaatregelen voor de risico's. Onderstaande tabel geeft een samenvatting per toprisico.

<b>Risico 1: nulsituatie en areaalgegevens onjuist</b>
- Voor de marktpartijen is het essentieel dat er goed inzicht is in de status van gegevens. Gegevens die worden verstrekt dienen ook bindend te zijn. De opdrachtnemer kan dit risico niet overnemen.
- RWS dient voldoende én juiste gegevens te verstrekken. Het risico van onvoldoende en onjuiste gegevens kan en mag niet bij de markt neergelegd worden. RWS dient dus voldoende onderzoek te verrichten, hierop besparen hierop zal zich altijd wreken.
- Mogelijkheid om middels een gezamenlijk plan van aanpak aanvullende (bodem)onderzoeken te laten uitvoeren tijdens de Aanbesteding.
- Dit risico kunt u beperken door in het UAV-gc contract SMART eisen op te nemen voor maatregelen die volgen uit de door u uitgevoerde herberekening van het Areaal. Dit voorkomt speculeren in de aanbestedingsfase.
- Organiseer een specialistisch dialoog betreffende dit onderwerp.
<b>Risico 2: scope onvoldoende vastgelegd</b>
- De opdrachtgever moet duidelijkheid bieden in wat wel en niet geregeld is, de opdrachtnemer kan een proces aanbieden waarin flexibiliteit geboden wordt t.a.v. klanteisen.
- De scope en de daaraan ten grondslag liggende bestuurlijke afwegingen dienen naar ons idee eenduidig door RWS te worden vastgelegd. Een instabiele scope kan in bepaalde mate wel beheerst worden door de markt, maar het feitelijk risico kan en mag nooit worden overgedragen. Zoals eerder aangegeven is een DBFM-contract in dergelijke situaties niet handig.
- Sparren over ontwerp oplossingen in een open dialoog met specialistische overleggen draagt bij aan een betere risicobeheersing en het scherp krijgen van de juiste scope en raakvlakken.
- Maatregelen waarderen die bijdragen aan een tevreden bestuurlijke stakeholders, tevreden omgeving, e.d.
- Dit risico kan door u in de periode van opstellen van het contract worden beïnvloed door specifieke afspraken met de partners vast te leggen en daaruit voorkomende eisen op te nemen in het contract. De items waar nog geen duidelijkheid over is kunnen bijvoorbeeld in een alliantie vorm in het eerste jaar nader worden uitgewerkt.

<b>Risico 3: contract te risicovol voor marktpartijen</b>
- Hierin stellen wij voor om variant 5 te kiezen en beter nog, van de Merwedeburg een separaat contract maken.
- De contracten niet te groot maken, zodat deze beheersbaar blijven voor zowel opdrachtgever als opdrachtnemer
- Sparren over ontwerp oplossingen in een open dialoog met specialistische overleggen draagt bij aan een betere risicobeheersing en het scherp krijgen van de juiste scope en raakvlakken.
- Contractkeuze UAV-gc en tijdens de dialoog ingaan op de risico allocatie.
- Door het project op te knippen in 3-4 contracten.
- Een en ander is afhankelijk van de risicoverdeling tussen opdrachtgever en markt. Recente tenders en projecten (Zuidasdok, OpenIJ, A1/A6, etc.) hebben aangetoond dat de markt projecten van deze omvang kunnen realiseren.
<b>Risico 4: zettingsgevoelige ondergrond</b>
- Benut de tijd tot aan de aanbesteding voor kwalitatief en uitgebreid grondonderzoek zodat: a) RWS zelf mogelijke oplossingen kan voorschrijven (indien dit de beste oplossing is, zoals het voorschrijven van weg op palen) of b) de marktpartijen in de tender goede inschattingen kunnen maken.
- Het risico van zettingsgevoelige ondergrond kan goed door de markt beheerst worden, mits heldere (rest)zettingseisen worden geformuleerd en voldoende informatie ter beschikking wordt gesteld.
- Mogelijkheid om middels een gezamenlijk plan van aanpak aanvullende (bodem)onderzoeken te laten uitvoeren tijdens de Aanbesteding.
- Interviewen sleutelfunctionarissen voor de uitvoering van de opdracht, als onderdeel van de EMVI.
- Sparren over ontwerp oplossingen in een open dialoog met specialistische overleggen draagt bij aan een betere risicobeheersing en het scherp krijgen van de juiste scope en raakvlakken.
- Geheel vervangen of funderingstype voorschrijven. SMART eisen opnemen in het huidige contract voorkomt speculeren tijdens de aanbestedingsfase.
<b>Risico 5: langdurige verkeershinder tijdens de realisatie</b>
- hier zien wij een aantal beheersmaatregelen: 1) Voldoende ruimte in TB om veilig te kunnen werken 2) voldoende ruimte in TB om omleidingen en verkeerstromen mogelijk te maken 3) Actuele informatie verschaffen over verkeerscijfers tijdens uitvoering en een goed model ter beschikking stellen 4) Tijdelijke grenzen gedurende bouwperiode creëren
- Toevoegen boetes en beschikbaarheidsbonussen.
- Interviewen sleutelfunctionarissen voor de uitvoering van de opdracht, als onderdeel van de EMVI..
- Sparren over ontwerp oplossingen in een open dialoog met specialistische overleggen draagt bij aan een betere risicobeheersing en het scherp krijgen van de juiste scope en raakvlakken.
- Maatregelen waarderen die bijdragen aan een tevreden bestuurlijke stakeholders, tevreden omgeving, e.d.
- Te regelen in EMVI kwantitatief of kwalitatief te beschrijven door ON.

**Risico 6: raakvlakken met Ring Utrecht en deelprojecten onbeheerst**

- Het is complex en wij zien ook een belangrijke en proactieve rol voor RWS in het raakvlakken management (en dus niet alleen bij de opdrachtnemers). Zoals ook bij andere grote projecten (zoals bijvoorbeeld de blankenburgverbinding) zou het voor A27 ook helpen als de grote verleggingen van K&L al vooruitlopend op het project worden uitgevoerd. Dat scheelt veel raakvlakken binnen het werken in beperkte ruimte. Raakvlakken ook goed specificeren.
- Toevoegen boetes en beschikbaarheidsbonussen.
- Interviewen sleutelfunctionarissen voor de uitvoering van de opdracht, als onderdeel van de EMVI.
- Sparren over ontwerp oplossingen in een open dialoog met specialistische overleggen draagt bij aan een betere risicobeheersing en het scherp krijgen van de juiste scope en raakvlakken.
- Maatregelen waarderen die bijdragen aan een tevreden bestuurlijke stakeholders, tevreden omgeving, e.d.
- Duidelijke eisen op te nemen over de te hanteren uitgangspunten rondom de raakvlakken: tijdgebonden en locatiegebonden. Dit wordt door ons niet als een groot knelpunt gezien.
- Een van de toprisico's is een niet afgestemde fasering van de werkzaamheden bij de uitbreiding van de A27. Door dit in één hand te houden is het risico voor zowel OG als ON het best te beheersen door 1 contract waardoor verantwoordelijkheden helder zijn en tot een optimale uitvoering kan worden gekomen.

**Risico 7: te weinig mogelijkheden voor aannemer om ontwerp, uitvoering en eventueel onderhoud te optimaliseren**

- Dit is een feit, de balans tussen ontwerp vrijheid en rechtszekerheid is lastig. De grootste kans om hier voordeel uit te halen is het contracteren van een opdrachtnemer vóór TB. Wat van belang is om nog ontwerp/ uitvoeringsvrijheid te hebben is de mogelijkheid om te kunnen schuiven met de assen van de weg (zowel horizontaal als verticaal). Verder zien we geen maatregelen vanuit markt om dit te beheersen.
- Qua TB zal RWS maximale vrijheid in moeten bouwen. Tijdens de Marktconsultatie zijn hiervoor een aantal voorstellen gedaan, onder andere het motiveren van werkruimte, het reserveren van ruimte voor landschappelijke inpassing en het verruimen van de flexibiliteitsbepalingen. Met name ten aanzien van de bruggen dient RWS zo min mogelijk voor te schrijven m.b.t. vormgeving omdat dit al snel materiaal keuzes en brugtypen dicteert. Een optie is om de gegadigden tijdens de aanbesteding al met Welstand af te laten stemmen i.p.v. zelf een beeldkwaliteitsplan op te stellen. Daarnaast zal het verticaal alignment een grote invloed hebben op het ontwerp van de bruggen. De gebruikelijke marges binnen TB' s volstaan dan niet. Het zou helpen als hier een modus voor wordt gevonden in het TB.
- Sparren over ontwerp oplossingen in een open dialoog met specialistische overleggen draagt bij aan een betere risicobeheersing en het scherp krijgen van de juiste scope en raakvlakken.

## Thema: Planning

6. Rijkswaterstaat is voornemens de twee contracten (Houten-Everdingen en Everdingen-Hooipolder) volgens de planning in de inkoopafweging uit te voeren (zie inkoopafweging paragraaf 4.3.4).

a. Aanbestedingsplanning:

- Wat vindt u van planning van de twee contracten ten opzichte van elkaar?

De volgende reacties zijn ontvangen:

- Ten eerste hebben wij voorkeur voor 3 of 4 contracten. Om aanbestedingskosten voor beide partijen te besparen kan gedacht worden aan 1 aanbesteding met meerdere percelen. Partijen kunnen kiezen of ze op 1 perceel of meerdere percelen willen aanbieden.
- Er van uitgaande dat er 2 contracten in de markt worden gezet, heeft het onze voorkeur de contracten niet dakpansgewijs, maar volgtijdelijk op de markt te brengen. Voordeel hiervan is dat ten tijde van het tweede contract de uitgangspunten van het eerste contract helder zijn. Daarnaast hoeven geen beperkende raakvlakkeisen in het eerste contract te worden opgenomen. Tot slot is bekend wie aannemer is van het eerste contract zodat die aannemer, maar ook andere partijen, met die wetenschap hun afwegingen kunnen maken.
- Op zich past de planning prima in het landelijke programma. Er lijkt nu wel heel veel tegelijk gerealiseerd te worden rondom Utrecht. Het zou een overweging kunnen zijn om het contract Houten-Everdingen enkele jaren naar achter te verschuiven.
- Over planning gerelateerd aan de aanbesteding zal dit vooral afhankelijk zijn van welke andere aanbesteding er tegelijk ook op de markt zijn en wat er exact gevraagd wordt m.b.t. EMVI en risicoverdeling.
- Het is voor de Inschrijvers beter om de Aanbesteding van het tweede contract te starten ná gunning van het eerste contract. Het is namelijk aannemelijk dat Inschrijvers een Aanbieding voor beide Aanbestedingen willen maken. Hiermee wordt voorkomen dat een tenderteam gedeeltelijk vervangen moet worden door de Gunning van het eerste contract.
- Een verstandige keuze om de contracten achter elkaar aan te besteden.
- De plannings lijken goed haalbaar te zijn.

Conclusie: de aanbestedingsplanning wordt algemeen als haalbaar beoordeeld, het volgtijdelijk aanbesteden wordt bij de helft van de reacties als voorkeur meegegeven.

b. Realisatieplanning:

- Voor het contract Houten – Everdingen wordt de bouw van de Hagesteinse bruggen als maatgevend beschouwd. Deelt u deze visie en wat vindt u van de opgegeven ontwerp- en bouwtijd?

Over het algemeen blijkt uit de reacties dat de opgegeven ontwerp- en bouwtijd haalbaar zijn, enkele nuancerende opmerkingen die zijn geplaatst:

- De geplande ontwerptijd is te kort. Ga uit van tenminste 1,5 jaar, dit ook gezien risico 1 en 2.
- De ontwerp- en bouwtijd is sterk afhankelijk van de geboden ontwerp-vrijheden en het beschikbare areaal voor de uitvoering.
- Mogelijk zijn ook de werkzaamheden (na)bij de waterkeringen aan de Lek maatgevend vanwege het hoogwaterseizoen.
- Voor het contract Everdingen – Hooipolder wordt de bouw van de Merwedeburgen als maatgevend beschouwd. Deelt u deze visie en wat vindt u van de opgegeven ontwerp- en bouwtijd?

Over het algemeen blijkt uit de reacties dat de opgegeven ontwerp- en bouwtijd haalbaar zijn, enkele nuancerende opmerkingen die zijn geplaatst:

- De geplande ontwerptijd is te kort. Ga uit van tenminste 1,5 jaar, dit ook gezien risico 1 en 2. De geplande bouwtijd is eveneens te kort, wij denken dat dit 2,5 jaar per brug zal zijn.
- De ontwerp- en bouwtijd is sterk afhankelijk van de geboden ontwerprijheden en het beschikbare areaal voor de uitvoering.
- De bouwtijd op zich hangt sterk af van de oplossing die gekozen wordt. Als voorbeeld heeft het wel of niet behouden van het tussensteunpunt in de Merwede grote invloed op ontwerp, vormgeving, bouwmethode, bouwtijd en materiaalgebruik. Specifiek bij de Merwedebrug kunnen de eisen t.a.v. consolidatie invloed hebben op de bouwtijd en kosten en mede in relatie tot fasering en ontwerp (LCC) zelfs maatgevend worden.
- Mogelijk zijn ook de werkzaamheden (na)bij de waterkeringen aan de Boven Merwede en Bergsche Maas maatgevend vanwege het hoogwaterseizoen. Aangezien een groot deel van het traject in een zettingsgevoelig gebied ligt moet de benodigde zettingstijd na de laatste ophoogslag van circa één jaar niet onderschat worden.

## **Thema: Ontwerpvrijheid TB en Circulaire Economie**

7. Rijkswaterstaat wil in haar aanbesteding de markt voldoende ruimte bieden om te komen tot maximale ontwerpvrijheid, maar wel in balans met de rechtszekerheid voor belanghebbenden. In maart 2017 heeft de minister besloten om alle bestaande stalen bruggen toekomstvast te vernieuwen. Deze wijzigingen worden nu doorgevoerd in traject van OTB naar TB. Wat zijn de belangrijkste aspecten waarop volgens u ontwerpvrijheid dient te worden geboden om te komen tot een optimale oplossing? U kunt hierbij denken aan: brugtype, materiaalsoort, aantal en locatie tussensteunpunten, bouwwijze, etc..

De volgende aspecten zijn genoemd:

- Gezien het huidige projectareaal zou er ook gekeken moeten worden naar andere Tracés. RWS wil dat het project binnen het huidige areaal plaats vindt. Dit is wel erg beperkend in de mogelijke oplossingen. Graag zouden wij meer vrijheid willen. Maak mogelijk om nog te kunnen schuiven met de wegassen in het TB.
- Er moet voldoende ruimte nodig zijn om veilig te kunnen bouwen (TB- en werkgrenzen). Dit is vaak de bottleneck. Ofwel maak bouwmethodieken niet onmogelijk door te beperkte ruimtereservering in het TB (X, Y en Z-richting), ook voor het tijdelijk werk. Maak PVR beschikbare ruimte achter de landhoofden zo groot mogelijk (maak schuiven van liggers mogelijk), zorg voor onbeperkte hoogte van de brug (hoogte boog of pyloon) en de brugconstructie (dek).
- Het is van belang zoveel mogelijk vrijheid te bieden in brugtype, steunpunten (alleen benoemen van maximaal aantal tussensteunpunten), materiaal en bouwwijze. Daarnaast zullen de verkeersfaseringen tijdens de realisatie en het onderhoud de nodige ruimte vragen. Liever iets teveel dan te weinig!
- Naast de locatie van de steunpunten zijn de vrijheden in het alignement sterk bepalend voor het brugtype. Zo zijn er fors grotere verschillen dan de standaard afwijking +/- 2 meter voor het gebruik van bijvoorbeeld kokerliggers vs een tuibrug. In het verdere aanbestedingsproces is aanvullend overleg met Welstand, i.o.d, wenselijk. Van groot belang is ook dat de markt wordt uitgedaagd de vrijheden te benutten, niet alleen om te komen tot een zo goedkoop mogelijke oplossing, maar ook wordt uitgedaagd op de EMVI en LCC/onderhoud. Een EMVI-criterium dat uitdaagt op vormgeving kan in dit project zeker van toegevoegde waarde zijn. Op hoofdlijnen dienen dan wel de beoordelingscriteria mee gegeven te worden. In bovenstaand item bepaalt Welstand de ondergrens en bepaalt de vormgevingscommissie de EMVI.
- De vervanging van 4 bruggen biedt ook mogelijkheid om meer eenheid in het Nederlands landschap te brengen. Maak daarvoor een beeldkwaliteitsplan, maar houdt dit abstract, dus niet teveel details vastleggen. Beschrijf daarbij een ontwerpvisie die aansluit bij jullie verwachtingen. Beschrijf bijvoorbeeld een familie van kunstwerken (met een beperkt aantal gemeenschappelijk kenmerken) en denk vooral aan seriematige oplossingen. Dit werkt kostenefficiënt.
- Ter illustratie: Door de architectuur (bijv. boogbrug) vast te leggen van de bruggen wordt de materialisatie voor het grootste gedeelte ook vastgelegd.
- Door de aanwezigheid van de bestaande (en de te slopen) bruggen kunnen daardoor ontwerpen ontstaan die de risico's beter beheersen. Ook waar het gaat om het horizontaal alignement zou vrijheid zeer welkom zijn en tot creatievere oplossingen kunnen leiden. Uiteraard dient dit ook te gelden voor het onderliggende wegennet (daar waar de A27 hierop aansluit).
- Mogelijkheden om tijdelijke werkterreinen te creëren buiten het TB voor de bouw van de bruggen (o.a. voorbouw en prefab-locaties) zullen de creativiteit en innovatie van de markt stimuleren.

8. Eén van de projectdoelen is om invulling te geven aan de ambities op het gebied van Circulaire Economie van Rijkswaterstaat. Deze ambities zijn: circulair werken in 2030, 50% minder primaire grondstoffen in 2030 en volledig circulair zijn in 2050. Dit betekent o.a. dat Rijkswaterstaat maximaal gebruik wil maken van reeds beschikbare grondstoffen (secundaire grondstoffen) en duurzaam hernieuwbare grondstoffen. Ook betekent dit dat Rijkswaterstaat de toegepaste (primaire) grondstoffen zo wil toepassen dat deze gedurende een zo lang mogelijke tijd hoogwaardig herbruikbaar zijn. Tot slot betekent dit ook dat Rijkswaterstaat waar mogelijk invulling wil geven aan kansen voor circulaire economie op gebiedsniveau. Welke voorbereidende werkzaamheden door Rijkswaterstaat, ontwerpruimte en randvoorwaarden zijn wenselijk om bij de aanbesteding optimaal invulling te kunnen geven aan deze ambities?

De volgende aspecten zijn genoemd:

- Door de contracten volgtijdelijk op de markt te zetten is het mogelijk om vrijkomende materialen in te zetten bij het volgende contract. Als gevolg van de eis t.b.v. beschikbaarheid is het niet mogelijk om binnen één project materialen uit de sloop van kunstwerken in te zetten bij de nieuwbouw.
- Het toepassen van secundaire grondstoffen gebiedsniveau is in sterke mate afhankelijk van de hoeveelheid benodigde materialen van het project en de hoeveelheid beschikbare materialen uit het betreffende gebied. Indien RWS hier gebruik van wil maken dan is een inventarisatie noodzakelijk van vraag en aanbod in deze fase, waardoor een interne materiaaldatabank RWS ontstaat voor secundaire grondstoffen.
- Het mogelijk laten van onderscheid in materiaalgebruik voor de verschillende onderdelen van de bruggen (daarbij wordt gedacht aan staalconstructies van de bestaande brug hergebruiken voor een langzaam verkeer brug als onderdeel van de nieuwe brug).
- Betongranulaat toepassen in nieuw beton, maar niet toestaan voor toepassing als wegfundering (downgraden).
- Toepassing biobrandstoffen: inmiddels zijn er mogelijkheden om biobrandstoffen toe te passen, echter tegen een hogere literprijs. Door een hogere waardering te geven aan de BPKV/EMVI-onderdelen, wordt de markt uitgedaagd om biobrandstoffen toe te passen; Om onderdelen van het systeem in de toekomst opnieuw in te kunnen zetten is het noodzakelijk om de samenstelling van de materialen goed vast te leggen (bv. BIM).
- Door voldoende ontwerpruimte kunnen afwegingen gemaakt worden tussen bijvoorbeeld gewapende grond en betonconstructies, Terre Armee en damwanden e.d. Hierbij is het wel van belang om de relatie met DuboCalc goed te beschouwen.
- Circulaire economie gaat om het sluiten van kringlopen. Een van de belangrijkste kringlopen betreft de grondstoffenkringloop, maar ook kringlopen van bijvoorbeeld energie en water zijn onderwerp. Om kansen voor circulaire economie goed ingevuld te krijgen is niet alleen een goede samenwerking tussen verschillende partijen nodig, maar is het vooral belangrijk ruimte te geven. Ruimte in looptijd (dus incl. onderhoud), ruimte in ontwerp (dus functioneel specificeren), ruimte in het gebied (dus ruimte in projectgrenzen); en ruimte in toepassingen, dus mogelijkheden om innovatieve materialen en dergelijke toe te passen. Vooral bij dit laatste wordt soms weerstand ervaren. Het is echter belangrijk om 'nieuwe' toepassingen toe te laten zodat we de kringlopen kunnen sluiten of zelfs kunnen combineren.
- Hanteer een ladder als ontwerplijn voor een circulaire ontwikkeling. Alle 9 treden dragen bij aan het sluiten van de (grondstoffen)kringloop. Ga zoveel mogelijk naar slimme ontwerpen waardoor je met minder materialen afkunt en deze zo hoogwaardig mogelijk op de ladder kunt hergebruiken. Om circulaire doelstellingen te bereiken is ontwerpvrijheid en vrijheid in toepassing van materialen dus essentieel. Circulariteit gaat over waarde behoud. Het is daarom ook interessant om deze opgave terug te laten komen in de uitvraag. Hoe meet je de waarde van materialen (bijv. MKI), maar ook hoe werk je samen om tot de meest duurzame oplossingen te komen.

## Thema: Ten slotte

9. Heeft u nog overige opmerkingen of suggesties ten aanzien van de inkoopafweging en/of het project?

Onderstaande opmerkingen en suggesties zijn ontvangen:

- Vergoeding voor de aanbesteding bij begin van de tender al uitbetalen (tegen een bankgarantie); dit om voorfinanciering te voorkomen.
- Wij hebben tot nu toe de voorbereidingen van dit project met interesse gevolgd. Uit de aanpak van de bruggen blijkt dat RWS iets heeft gedaan met de eerdere marktparticipatie. Wij kijken met een positief gevoel naar de gedegen stukken die wij tot onze beschikking krijgen en zijn tevreden met de vroege betrokkenheid in het project. Dit sluit aan bij wat wij met elkaar in de Marktvisie hebben afgesproken. Complimenten daarvoor. Het is ook onze mening dat dit uiteindelijk leidt tot betere projecten met een hoge kwaliteit. Dit is ook in dienst van de maatschappij.
- Het OTB voor het project is vastgesteld met als uitgangspunt dat de vier grote bruggen gerenoveerd worden. In maart 2017 heeft de minister met goede redenen besloten om alle bestaande stalen bruggen toekomstvast te vervangen. Het is uit planningsoverwegingen begrijpelijk dat u zo weinig mogelijk wil wijzigen t.o.v. het reeds vastgestelde OTB, en dat u de wijziging in de scope wil verwerken in het TB. Wij denken echter dat dit het ontwerp en de uitvoering compliceert en dat er een suboptimale oplossing voor de komende 80-100 jaar wordt gerealiseerd. Bovendien is er een risico dat in een later stadium alsnog de stap terug gezet moet worden naar het OTB. Dan zou toch vertraging optreden.
- De ingreep van de minister in de scope is dermate groot dat wij u in overweging geven om nu toch de stap terug te zetten naar een nieuw OTB om van daaruit met de vernieuwde scope heldere en snelle stappen te zetten naar een efficiënte realisatie. Als voorbeeld dat de realisatie met een gewijzigd OTB efficiënter kan worden nemen wij de situatie bij de Merwedeburg, waar het tracé van de A27 in een boog ligt naar het westen. Met het ontwerp uit het huidige OTB is de keuze voor de aanbidders straks om in een krappe werksituatie gefaseerd de nieuwe brug deels te bouwen, terwijl de bestaande brug in stand gehouden moet worden voor het verkeer. Dat geeft veel risico op verstoringen en risico's voor de bouw. Via een gewijzigd OTB wordt het echter mogelijk om een nieuw ontwerp door de procedures te loodsen, waarbij de nieuwe brug in zijn geheel ten oosten van de bestaande brug wordt gebouwd, buiten het verkeer en zonder veel tijdelijke maatregelen, met goede aansluitingen op het onderliggend wegennet ter weerszijden van de brug. Dat geeft minder hinder en minder risico's. Er is nu een moment om geloofwaardig die stap terug zetten: de ingreep van de minister heeft immers een majeure wijziging in de scope tot gevolg. Dat zullen omgevingspartijen nu wellicht niet leuk vinden maar wel begrijpen. Uiteraard heeft dit gevolgen voor andere grondeigenaren en worden de geluidcontouren anders. Ook dat is wel werk, maar o.i. uitlegbaar en verdedigbaar.

10. Stelt u prijs op een toelichtend gesprek?

Partijen die de vragenlijst volledig en onderbouwd hebben ingevuld en tijdig hebben verzonden in TenderNed, zijn uitgenodigd voor een toelichtend gesprek. Een overzicht van de marktpartijen is opgenomen in de bijlage.

## Bijlage: Deelnemers marktconsultatie

Aanwezige marktpartijen bij de plenaire bijeenkomst op 7 juni 2017:

- Aiber Services B.V.
- Arcadis Nederland B.V.
- Arup B.V.
- Aveco de Bondt
- Ballast Nedam Infra B.V.
- BAM Infra B.V.
- Besix Nederland
- Boskalis Nederland B.V.
- Coos Koster Consultancy
- Count & Cooper
- Dura Vermeer Infra Landelijke Projecten B.V.
- Dynniq Nederland B.V.
- Fluor Infrastructure B.V.
- Freyssinet Nederland B.V.
- Geomaat B.V.
- Haskoning DHV Nederland B.V.
- Heijmans Infra B.V.
- Hochtief Netherlands
- Hollandia Infra B.V.
- IV-Infra B.V.
- John Laing
- KienIA Industriële Automatisering B.V.
- Martens en Van Oord
- Max Bogl Nederland B.V.
- Mobilis B.V.
- Mourik Groot-Ammers B.V.
- Next architects
- Romein Beton
- Schröder B.V.
- Strukton Civiel
- Task
- Tauw B.V.
- Van Gelder B.V.
- Van Oord
- Victor Buyck Steel construction
- VolkerInfra
- Wagemaker
- Witteveen + Bos

Marktpartijen die de vragen uit het marktconsultatiedocument A27 Houten - Hooipolder schriftelijk hebben beantwoord:

- BAM Infra B.V.
- BESIX Nederland
- Dura Vermeer Infra Landelijke Projecten B.V.
- Fluor Infrastructure B.V.
- Haskoning DHV Nederland B.V.
- Heijmans Infra B.V.
- John Laing
- Mobilis B.V.
- Nederlandse Waterschapsbank N.V.
- VolkerInfra

Op 26 juni, 28 juni en 6 juli hebben in het kader van de marktconsultatie toelichtende gesprekken plaatsgevonden met de volgende marktpartijen:

- BAM Infra B.V.
- BESIX Nederland
- Dura Vermeer Infra Landelijke Projecten B.V.
- Fluor Infrastructure B.V.
- Heijmans Infra B.V.
- John Laing
- Mobilis B.V.
- VolkerInfra

## Bijlage: Presentatie plenaire bijeenkomst

De presentatie die is gegeven tijdens de plenaire bijeenkomst op 7 juni 2017 is als separate bijlage opgenomen bij dit document.