



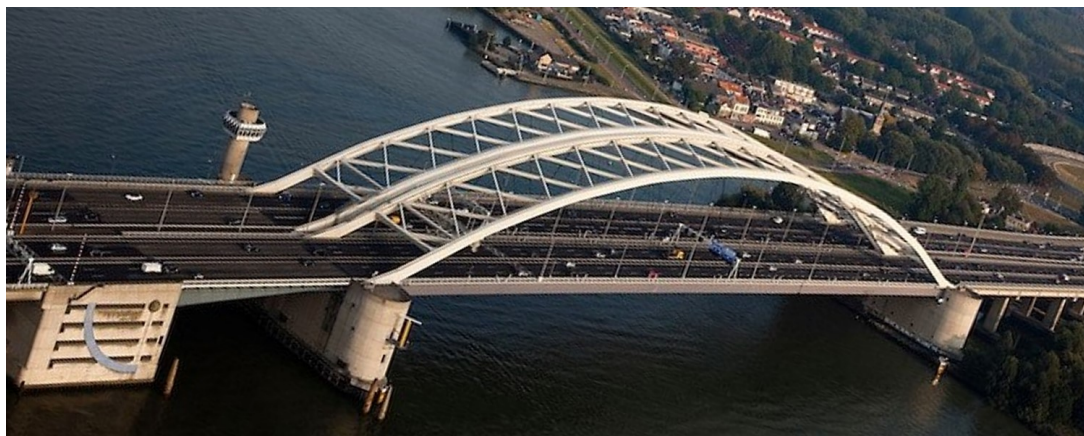
RWS INFORMATIE

Van Brienenoordbrug

Vervanging van de westelijke en oostelijke boogbrug en renovatie van het beweegbare deel

Antwoorden op vragen van ondernemers en verslagen consultatiesessie

Zaaknummer: 31157454



Colofon

Uitgegeven door	Rijkswaterstaat Grote Projecten en Onderhoud (GPO)
Informatie	Coen Wauben
E-mail	coen.wauben@rws.nl

Datum	10 december 2020
Status	Definitief
Versienummer	1.0
Zaaknummer	31157454

Inhoud

1	Inleiding—5
2	Antwoorden op vragen naar aanleiding van Marktconsultatiedocument – Informatiefase—6
3	Verslag plenaire deel consultatiesessie—17
3.1	Welkom en intro—17
3.2	Nadere projectcontext—17
3.3	Scope—18
3.4	Omgeving, hinder en duurzaamheid—19
3.5	Planning op hoofdlijnen—19
3.6	Aanbestedings- en contracteringsaanpak—19
3.7	Uitnodiging Rondetafelsessies—20
4	Antwoorden op vragen plenaire deel consultatiesessie—21
5	Verslag rondetafelsessie 1: Technische haalbaarheid en planning—25
6	Verslag rondetafelsessie 2: Wijze van samenwerking in de keten en beheersing van projectrisico's—28
7	Verslag rondetafelsessie 3: Haalbaarheid aanbestedings- en contracteringsaanpak—30

1 Inleiding

Op dinsdag 17 november 2020 heeft de consultatiesessie in het kader van de marktconsultatie voor het project Van Brienenoordbrug via het platform Hopin plaatsgevonden. Na afloop van de consultatiesessie zijn de ondernemers tot uiterlijk 30 november 2020 in de gelegenheid gesteld tot het via TenderNed indienen van vragen en het geven van reacties en/of opmerkingen. Hier is door de ondernemers na de consultatiesessie geen gebruik meer van gemaakt.

Dit document gaat in op de door de ondernemers voorafgaand aan de consultatiesessie ingediende vragen en de vragen tijdens de consultatiesessie, zoals gesteld in de chats van zowel het plenaire deel als de rondetafelsessies. Het aantal vragen vanuit de chats van de rondetafelsessies bleken dermate beperkt, dat ervoor gekozen is om van de rondetafelsessies alvast de verslagen op te nemen in dit document. Naar aanleiding van die keuze is er tevens toe besloten om ook alvast in een apart hoofdstuk het verslag van het plenaire deel in dit document op te nemen. Dit document moet in samenhang gezien worden met het op 20 november 2020 via TenderNed gepubliceerde document "[Presentaties Consultatiesessie d.d. 17 november 2020](#)". Dit document zal tevens via TenderNed ter beschikking worden gesteld aan de ondernemers.

In het op 15 juli 2020 resp. 30 oktober 2020 via TenderNed gepubliceerde "[Marktconsultatiedocument - Informatiefase](#)" en "[Marktconsultatiedocument - Consultatiefase](#)" staan de context en condities aangegeven waarbinnen deze antwoorden op de gestelde vragen en verslagen ter beschikking worden gesteld.

2

Antwoorden op vragen naar aanleiding van Marktconsultatiedocument – Informatiefase

Algemeen:

Vraag:

Een V&R opgave als de 'van Brienenoordbrug' vraagt veel flexibiliteit en intensiviteit van marktpartijen en klant, immers we zullen soms terug moeten naar de tekentafel en niet alle besluiten zijn reeds helder voordat de samenwerking start. We missen in de leidraad meer visie en duidelijkheid van de klant inzake de invulling van de samenwerking in het licht van de mogelijke aanbesteding (meer dan reeds vermeld is in paragraaf 7.1). Hoe gaan we samen de onzekerheden en risico's die horen bij een dergelijke V&R opgave te lijf in een aanbesteding?

Antwoord:

Het feit dat we als "klant" ervoor kiezen om o.a.:

- verantwoordelijkheid te nemen over ons areaal,
 - het ontwerp alvast tot op een verder dan te doen gebruikelijk niveau uit werken,
 - ondernemers proberen vroegtijdig te betrekken en
 - aangeven veel belang te hechten aan ketenkwaliteit en ketensamenwerking,
- geeft ons inziens aan dat wij ons ervan bewust zijn dat we te maken hebben met onzekerheden en risico's, behorende bij deze V&R-opgave, die we samen te lijf zullen moeten gaan. We realiseren ons echter ook dat we samenwerking niet als een contracteis "Gij zult met ons moeten samenwerken!" kunnen opleggen. Hiervoor zal ook vanuit de opdrachtnemer een intrinsieke motivatie nodig zijn. Hoe we daar invulling aan gaan geven zullen we samen moeten vormgeven in het vervolg van deze marktconsultatie, de aanbesteding en uiteindelijk in de realisatiefase.

Vraag:

In het kader van een voorspelbare en betrouwbare uitvoering van het project 'van Brienoordbrug' is het van belang gedegen onderzoek te doen naar o.a. bestaande staat van de assets, ondergrond en getijden. Welke onderzoeken zijn reeds in gang gezet? Is het mogelijk om hier met de klant van gedachten over te wisselen? Mede omdat marktpartijen mogelijk bij kunnen dragen aan de definitie van de juiste onderzoeken en de specificatie van deze onderzoeken in het licht van de gekozen uitvoeringsmethodiek.

Antwoord:

De volgende onderzoeken zijn uitgevoerd:

- Contractinspectie t.b.v. renovatie westelijke boogbrug
- Inspecties t.b.v. herberekening oostelijke boogbrug
- Windtunnelonderzoek boogbruggen
- Rekstrookmetingen verkeersbelasting boogbruggen
- Aanvullende sonderingen
- Betononderzoek funderingen
- Hydrologische aspecten
- Gerichte technische inspectie basculekelders - beton
- Gerichte technische inspectie basculekelders - staal
- DTM Wegindeling en -meubilair
- Deformatiemeting(en)
- Golfmeting(en)
- Inspecties K&L-en WBB en OBB

De volgende onderzoeken lopen nog of worden binnenkort opgestart:

- Inmeten mantelbuis
- Gerichte technische inspectie zinker tussen basculekelders en pijler 10
- Inventariseren informatie elektrotechnische installaties
- Gerichte technische inspectie bliksembeveiliging (in voorbereiding)

We bekijken nog of en zo ja, hoe we dit soort informatie vroegtijdig beschikbaar kunnen stellen.

Mochten jullie nog suggesties hebben voor benodigde aanvullende onderzoeken, dan vernemen we die graag.

Vraag:

Kan RWS bevestigen dat zowel de vaste boogbruggen als de beweegbare brug in een contract zullen vallen?

Antwoord:

Op dit moment is de insteek om zowel de vaste boogbruggen als het beweegbare deel in één contract uit te vragen.

Vraag:

In hoeverre valt de fasering van de vaste bruggen samen met de werkzaamheden aan de beweegbare bruggen?

Antwoord:

Op dit moment hebben we de volgende volgorde en uitvoeringsjaren gepland:

- vervangen westelijke boogbrug in 2025,
- renoveren beweegbare deel in 2026 en
- vervangen oostelijke boogbrug in 2027.

Er zijn wel raakvlakken in technische installaties zoals bijvoorbeeld de afsluitbomen op de bogen waardoor een raakvlak ontstaat tussen de boogbruggen het beweegbare deel.

Vraag:

Wat is de relatie tussen de werkzaamheden aan de bruggen en de wegenbouw aan de noord- en zuidzijde van de brug? Dit in relatie tot de verbreding van de bruggdelen. Zullen deze apart worden aanbesteed?

Antwoord:

Vraag is niet geheel duidelijk; wat wordt er bedoeld met "wegenbouw aan". De aanbruggen, vallen en de direct aansluitende wegen aan noord- en zuidzijde worden niet verbreed binnen de scope van het project Van Brienenoordbrug. Met betrekking tot verbreden van de boogbruggen is er dus geen relatie met andere projecten in de omgeving.

Vraag:

Er zijn werkzaamheden voorzien aan de oostelijke beweegbare brug, kelder en systemen, zullen er ook werkzaamheden plaatsvinden aan de westelijke beweegbare brug en kelder en systemen?

Antwoord:

Voor het gehele beweegbare deel geldt dat het bedienings-, besturings- en bewakingssysteem vervangen wordt. De gehele energievoorziening zal ook vernieuwd moeten worden. Na afloop zal het gehele beweegbare deel voorzien moeten worden van een CE-markering. Al deze werkzaamheden raken dus ook het westelijke beweegbare deel.

Vraag:

Heeft RWS voorzien in een tijdelijke locatie voor (tussen) opslag en/of assemblage van de vaste boogbruggen?

Antwoord:

Rijkswaterstaat onderzoekt op dit moment de mogelijkheden om een terrein beschikbaar te stellen voor o.a. assemblage. Het is nu nog onzeker of dit gaat lukken.

Vraag:

Zal het onderhoud van de brug separaat worden gecontracteerd? Of is er een mogelijkheid dit te combineren?

Antwoord:

Onderhoud van de brug tijdens de realisatie zal grotendeels onderdeel zijn van het contract. Onderhoud van de brug na oplevering is vooralsnog geen onderdeel van het contract.

Vraag:

In hoeverre zal asset management een rol spelen in het kader van preventief onderhoud?

Antwoord:

RAMS-aspecten worden meegenomen in het ontwerp en de eisen van het beweegbare deel.

Vraag:

Wat zijn de grootste zorgen van RWS en zijn stakeholders?

Antwoord:

Grootste zorgen van Rijkswaterstaat en de stakeholders zijn de bereikbaarheid van Rotterdam en de regio tijdens de uitvoering. Dat geldt met name voor het wegverkeer en dan vooral tijdens de uitvoering, die buiten de zomerperiode valt. Ook de hinder voor de scheepvaart, vooral de hoge vaart waarvoor de brug open moet, is groot. Om een bijdrage te leveren aan een duurzame mobiliteits-transitie, een belang waar stakeholders ook voor staan, wordt onderzocht of het fietspad, dat aan de oostzijde van de oostelijke boogbrug en de oostelijke val voorzien is, breder uitgevoerd kan worden.

Vraag:

Circulariteit is een groot onderwerp. Hoe zal RWS daarin ondersteunen met betrekking tot de oostelijke vaste brug? Moet deze toch worden gesloopt? Is er een besluit genomen over hergebruik?

Antwoord:

Het project heeft de inspanningsverplichting op zoek te gaan naar een herbestemming voor de bestaande oostelijke boogbrug, die uiteindelijk overblijft. Tevens worden eventuele mogelijkheden voor opslag onderzocht.

N.a.v. pagina 9:

Vraag:

Welke ondernemers worden uitgenodigd voor de een-op-een gesprekken? Wat is het criterium daarvoor?

Antwoord:

Daar waar de consultatiesessie, de vragen van ondernemers of de antwoorden op onze vragenlijst aan ondernemers daartoe aanleiding geven, zullen we ondernemers uitnodigen voor een een-op-een toelichtend gesprek. Hoe meer concreet en SMART de vragen en antwoorden van de ondernemers zijn, hoe meer aanleiding voor ons is om de betreffende ondernemer uit te nodigen.

N.a.v. pagina 15:

Vraag:

Zijn in het ontwerpregister ook de RiBo's en RI&E's opgenomen?

Antwoord:

Jazeker, deze zullen uiterlijk bij de start van de aanbesteding verstrekt worden.

N.a.v. pagina 16:

Vraag:

Het bedienhuis wordt verwijderd. Moet lokale bediening mogelijk blijven?

Antwoord:

Als het beweegbare deel wordt gerenoveerd zal de reguliere bediening vanuit een verkeerscentrale geschieden. In de basculekelder zal een lokale bediening c.q. onderhoudsbediening gerealiseerd moeten worden. Het bedienhuis zal daarna verwijderd moeten worden voor de vervanging van de oostelijke boogbrug.

Vraag:

Wat wordt de toetsende / acceptatie rol van RWS?

Is dat een strak regiem, of is er ruimte voor en 'loslaten'?

Antwoord:

Deze vraag is lastig te beantwoorden. Welk perspectief heeft u m.b.t. een strak regiem en wat is voor u "loslaten"? Hier zouden we dus nader over met elkaar in gesprek moeten gaan.

N.a.v. pagina 18:

Vraag:

Citaat:

'We hebben ervoor gekozen om het ontwerp van de boogbruggen uit te werken tot op het niveau van definitief ontwerp. Andere onderdelen worden tot voorontwerp, referentieontwerp of functioneel uitgewerkt. Redenen hiervoor zijn voornamelijk:

- Dat we niet alle risico's die optreden bij het renoveren van deze omvangrijke en belangrijke brug bij de opdrachtnemer willen neerleggen. Er was onder andere een risico aanwezig dat de onderbouw de nieuwe bruggen niet kon dragen. De belasting vanuit de bogen is bepaald tijdens het voorontwerp en nader geanalyseerd. Dit risico is inmiddels aanzienlijk verlaagd.
- Dat het ontwerp door Rijkswaterstaat wordt gemaakt in samenwerking met Royal HaskoningDHV en Arup en wordt getoetst door TNO. De eurocode sluit niet altijd aan bij onze opgave. Daardoor is veel maatwerk nodig, dat in overleg met TNO wordt ingevuld.
- Omdat daarnaast de rekenmodellen van de brug al aanwezig waren bij Rijkswaterstaat vanuit de reeds uitgewerkte renovatie met een HSB-overlaging is er ook omwille van de tijd voor gekozen dat wij het ontwerp nader uitwerken.'

Levert, met name punt 2, nog risico's op voor de acceptatie van het UO? Wie is daar voor verantwoordelijk? Bestaat het 'UO' voor de stalen bruggen uit werkplaatstekeningen?

Antwoord:

De exacte demarcatie wordt op dit moment verder uitgezocht. Maar op dit moment volgen we de lijn dat de opdrachtnemer verantwoordelijk is voor het uitvoeringsontwerp (UO).

De term "werkplaatstekeningen" is voor meerdelei uitleg vatbaar, maar zal vast een onderdeel zijn van het UO. Wellicht zijn er ook andere onderdelen die onder de noemer UO vallen. Rijkswaterstaat zal zorgen voor duidelijkheid over wat er verwacht wordt van het UO.

Vraag:

Wanneer krijgt ON de gelegenheid om het ontwerp te beoordelen op 'maakbaarheid'?

Er is een aanzienlijk verschil in inzicht tussen de visie van Ingenieursburo's en aannemers of wat (praktisch) haalbaar is. Dat kan een kostendrijver worden als dit niet voorafgaand aan de gunning is uitgewerkt.

Antwoord:

Op dit moment wordt onderzocht of we het gesprek over de maakbaarheid van het ontwerp verder kunnen voeren tijdens een in te lassen consultatiesessie als onderdeel van de marktconsultatie.

Vraag:

Wie geeft dan DoP verklaring af (CE-markering bouwstoffen)?

Antwoord:

Op dit moment gaan we ervan uit dat deze verklaring zal worden afgegeven door Rijkswaterstaat.

N.a.v. pagina 20:

Vraag:

Marktconsultatiedocument Informatiefase.

Citaat: 'Onderdelen waar het risico gering is worden functioneel of middels een voorontwerp uitgevraagd.'

Zijn die risico's in kaart gebracht en beschikbaar voor gegadigden?

Antwoord:

Tijdens de marktconsultatie zijn en tijdens de aanbesteding zullen de door Rijkswaterstaat gemaakte keuzes nader worden toegelicht, zodat de bestaande informatie-asymmetrie grotendeels wordt opgeheven.

N.a.v. pagina 21:

Vraag:

Citaat: 'De marine (warranty) surveyor treedt op als onafhankelijke derde en kan een toetsende dan wel beslissende rol vervullen.'

En wat betekent dat voor het ontwerpdeel waar gegadigde voor verantwoordelijk is? Is deze 'marine surveyor' een partij bekend met (beweegbare) bruggen of een partij met maritieme achtergrond, en kijkt deze dan alleen naar (de-)montage?

Antwoord:

De precieze rol van een M(W)S is nog niet bepaald. Waar we aan denken is om een expertteam samen te stellen waar de M(W)S onderdeel van uitmaakt. De expertise van de M(W)S ligt met name op het gebied van maritieme operaties in binnenwater met stroming/getijdewater. De M(W)S is in staat om een oordeel te vellen over de wijze van transport en de ingezette middelen daartoe.

Vraag:

Is OG verantwoordelijk voor Constructieve Veiligheid?

Gezien het uitwerkingsnivo door OG lijkt dat logischer, dan dit bij ON neer te leggen.

Antwoord:

In algemene zin zal deze verantwoordelijkheid voor het ontwerp bij de opdrachtgever en voor de realisatie (ontwerp en uitvoering van de wijze van uitvoering) bij de opdrachtnemer liggen. In het contract zal een demarcatie opgenomen worden ten aanzien van risico- en verantwoordelijkheidsverdelingen.

N.a.v. pagina 24:

Vraag:

Citaat: 'Wij onderzoeken de mogelijkheden voor het realiseren van een tijdelijke werf als bouw- en zo mogelijk opslaglocatie voor de boogbruggen en eventueel de vallen.'

Waarom laat OG dit niet aan ON? De (opgelegde) keuze voor een werkterrein beïnvloed wellicht het level playing field i.v.m. de bereikbaarheid van deze locatie vanaf de vestigingsplaats van gegadigde.

Antwoord:

Het niet hebben van een bruggenwerf beïnvloedt wellicht ook het level playing field. De reden dat Rijkswaterstaat kijkt naar een mogelijke bruggenwerf ligt aan de zeer geringe beschikbaarheid van zo'n groot bouwterrein, dat moet voldoen aan specifieke wensen. Daarnaast pakt Rijkswaterstaat meerdere bruggen aan die wellicht ook gebruik gaan maken van deze bruggenwerf.

N.a.v. pagina 29:

Vraag:

Citaat: 'We zijn voornemens om dit project aan te besteden op basis van een D&C-contract (UAV-GC 2005).'

Hoe verhoudt zich dat tot de ontwerptaken conform de scopeverdeling?

Antwoord:

Het is de bedoeling dat de door Rijkswaterstaat opgestelde demarcatielijst/risicoverdeling hier antwoord op gaat geven. Zie o.a. de presentatie van rondetafelsessie 2.

N.a.v. pagina 31

Vraag:

Het is de bedoeling dat de dialoofase met 3 gegadigden wordt doorlopen. (3 inschrijvers?) Aan RWS de vraag: kunt u ons inzicht geven in de trechteringsprocedure die u overweegt?

Antwoord:

Op dit moment wordt overwogen om géén trechtering toe te passen. Mocht toch gekozen worden voor een trechtering, dan wordt op dit moment overwogen om dan het volgende product uit te vragen:

Risicobeheersplan:

- de opdrachtnemer heeft de ketenkwaliteit (combinanten en onder-opdrachtnemers) niet op orde ("harde, proceskant").

Vraag:

De opdracht zal worden gegund op basis van beste prijs-kwaliteitsverhouding (BPKV) waarin een grote kwaliteitscomponent wordt opgenomen. De exacte verdeling is nog niet bekend. Aan RWS de vraag: Aan welke prijs-kwaliteitverhouding denkt u? Kunt u ons inzicht geven in uw overwegingen?

Antwoord:

Op dit moment wordt gedacht aan een prijs-kwaliteitverhouding van 30%-70%. BPKV-criteria die worden overwogen zijn:

Risicobeheersplan:

- Maritiem transport en in- en uitvaren verloopt niet volgens plan
- Ongeplande hinder weg- en scheepvaart
- CE-markering kan niet worden afgegeven
- De opdrachtnemer heeft de ketenkwaliteit (combinanten en onder-opdrachtnemers) niet op orde ("harde, proceskant") en

PvA samenwerking (OG-ON en ketensamenwerking) ("softe kant" SMART eisen)

Bijlage 2:

Vraag:

In de presentatie "B2 Presentatie Scope" plaatje voorontwerp zien we een groot aantal boutverbindingen in de boog, in de kruisverbanden tussen de bogen en in de aansluitingen van de dwarsliggers. Kunt u ons inzicht geven in de achtergrond keuze voor de boutverbindingen?

Antwoord:

De bestaande westelijke boogbrug is in delen geassembleerd en hierbij is gekozen voor boutverbindingen. Dit gaan we niet veranderen. Dus we proberen de bestaande boutverbindingen zo veel mogelijk te behouden. Daarnaast kiezen we voor boutverbindingen voor versterkingen, omdat deze een veel betere vermoeiingslevensduur hebben dan een opgelaste plaat.

Voor de nieuwe westelijke boogbrug ligt dit anders. Hier is juist gekozen voor lasverbindingen in de boog en de windverbanden. Dit heeft architectonisch de voorkeur en ook technisch zijn er voordelen van een lasverbinding bij grote plaatdikten.

N.a.v. sheet 8/13

Vraag:

Wie bepaalt de voorspanning en volgorde tijdens het aanbrengen van de voorspanning/voorspanverbindingen, aangezien het DO door OG is gemaakt?

Antwoord:

De voorspanning wordt voorgeschreven door de NEN-EN1090-2 en de methode van voorspannen van voorspanbouten in de ROK1.4: de moment hoekmethode. Wanneer het voorspannen van de bouten een groot effect heeft op de constructie (dus bij onjuiste volgorde constructieve veiligheid niet geborgd) zal de opdrachtgever ook de volgorde bepalen. In minder gevoelige gevallen ligt dit bij de opdrachtnemer.

N.a.v. sheet 10

Vraag:

Zijn de bestaande inspectiewagens geschikt om hergebruikt te worden, of moeten deze worden gerenoveerd?

Antwoord:

Aangezien de breedte van beide bruggen net iets groter wordt dan de bestaande breedte is het zeker dat de inspectiewagens aangepast moeten worden. Of dit betekent dat de inspectiewagens gerenoveerd of vervangen moeten worden is nu nog onduidelijk.

N.a.v. sheet 17

Vraag:

Onze suggestie is, ter voorkoming van onduidelijkheden en verwarring, Nederlands als voertaal te hanteren.

Antwoord:

In beginsel zal contractueel Nederlands als de voertaal worden voorgeschreven. We maken echter gebruik van internationale experts, die de Nederlandse taal vaak niet beheersen. Daardoor is het in die gevallen ook mogelijk de Engelse taal te hanteren.

N.a.v. sheet 23

Vraag:

Onze informatie is dat er al jaren issues zijn met het bewegingswerk van de Brienennoordbruggen. Waarom wordt de aandrijving en besturing van beide bruggen niet compleet vernieuwd? Ook omdat bestaande bewegingswerken zeer waarschijnlijk niet zullen voldoen aan huidige NEN6786-1 norm.

Antwoord:

De aandrijving en besturing van de vallen van het oostelijk beweegbare deel worden in ieder geval vervangen.

Er zijn ons geen dussdanige issues bekend, dat de gehele aandrijving van de val van het westelijk beweegbare deel vervangen moet worden.

Vraag:

Garandeert OG sterkte en stabiliteit van de onderliggende constructies in het kader van MachineVeiligheid?

Antwoord:

Ja, constructie en fundatie zijn beschouwd en voldoen.

Vraag:

Is het uitgangspunt dat de grenzen gehanteerd worden uit figuur 2 van NEN6787-1 2020?

Antwoord:

Ja, in principe wel, maar de 2020 versie van deze norm is vooralsnog niet vastgesteld. De verwachting is dat die norm in de loop van 2021 wordt vastgesteld.

Vraag:

Wie is fabrikant van de beweegbare brug bij oplevering in het kader van de machinerichtlijn?

Antwoord:

Dit zal zeer waarschijnlijk Rijkswaterstaat zijn.

Bijlage 4:

N.a.v. sheet 11

Vraag:

Wordt de stikstofdepositie door OG berekend, vóór de start van de aanbesteding?

Antwoord:

Rijkswaterstaat maakt een stikstofberekening voor start aanbesteding op basis van een inschatting van de worstcase uitstoot stikstof ten gevolge van omrijdend wegverkeer, omvarende scheepvaart en mobiele werktuigen op de bouwplaats(en).

Het is de bedoeling dat de Wet Natuurbescherming (Wnb-)vergunning door Rijkswaterstaat wordt aangevraagd. Door in deze aanvraag uit te gaan van een reële inschatting probeert Rijkswaterstaat het risico te ondervangen dat de verleende Wnb-vergunning later niet voldoet. Gezien de ontwikkelingen op het stikstofdossier kan Rijkswaterstaat niet garanderen dat er geen aanvullende stikstofberekeningen door opdrachtnemer meer nodig zijn.

N.a.v. sheet 16

Vraag:

Bij hergebruik van Staal dient onderzocht te worden in hoeverre deze nog bruikbaar zijn (taaiheid is een belangrijke eigenschap).

Verder dient bekend te zijn welk materiaalsoorten zijn gebruikt (materiaalcertificaten).

Zijn deze gegevens beschikbaar vanuit de areaal gegevens /Meridian?

Antwoord:

Van het bestaande staal zijn niet alle certificaten voorhanden, maar dit kan worden ondervangen door testen. De benodigde informatie voor de uit te voeren werkzaamheden aan het bestaande staal wordt aangeleverd aan opdrachtnemer.

3 Verslag plenaire deel consultatiesessie

3.1 Welkom en intro

Coen Wauben, contractmanager voor het project Van Brienenoordbrug heet de deelnemers van harte welkom en geeft een korte toelichting op het programma voor de dag. Daarnaast wordt kort ingegaan op de opzet van de marktconsultatie, die gestart is in de zomer van 2020 en loopt tot het eerste kwartaal van 2021.



3.2 Nadere projectcontext

De projectmanager Roy Stroeve vertelt vervolgens iets over de geschiedenis en projectcontext van het project Van Brienenoordbrug. De relatie met het programma V&R wordt kort toegelicht evenals een kort overzicht van de scope van het project, bestaande uit het renoveren en vervangen van de vaste boogbruggen evenals de renovatie van het beweegbare deel, inclusief toepassing van 3B-Bouwblokken en CE-markering. Met name het maritiem transport, het uit- en invaren van de boogbruggen en vallen is een unieke en complexe operatie. Veiligheid staat bij dit project voorop. Daarnaast zijn kwaliteit, tijdigheid en budget belangrijke projectdoelstellingen. Een goede risicobeheersing en samenwerking zijn onontbeerlijk voor het succes van het project.

Project Van Brienenoordbrug
Consultatiesessie Plenaire

Het project is in gang gezet

- **Lang voortraject**
 - Renovatie ja / nee
 - Beweegbare deel erbij
- **Dubbel slim**
 - Buiten verkeer en
 - Hergebruik Westboog en Oostboog
- **De geschiedenis herhaalt zich**
 - Invaren Westboog in 1990
 - Soortgelijke uitwisseling van boogbruggen in zomers vanaf 2025
- **Vroegtijdige betrokkenheid van de markt van groot belang**
 - Fijn om nu met de markt het gesprek aan te gaan
 - Geen kaarten voor de borst
 - Wij staan open voor tips van jullie!

30
Rijkswaterstaat
Van Brienenoordbrug

Coen Wauben

3.3

Scope

De scope van het project Van Brienenoordbrug wordt kort toegelicht door de technisch manager, Ronald Blokland. Rijkswaterstaat werkt het ontwerp zoveel mogelijk uit tot een definitief ontwerp. Met name voor het beweegbare deel wordt de scope op dit moment nog verder onderzocht.

Project Van Brienenoordbrug
Consultatiesessie Plenaire

Scope aandrijfwerk

Oostkelder (oost- en midden val)

- Bestaande tandbaan voldoet niet meer aan huidige normen: nieuwe aandrijfwerk
- Hydraulische aandrijving afgevalen; te grote belasting op de draaipunten
- Panamawiel niet mogelijk qua belastingen en inpassing
- Keuze: terugbouwen tandbaan of heugelstang
- Nieuw opzetwerk onder de ballastkist, schelp voldoet niet aan de huidige normen

Westkelder

- Beperkte scope, alleen hetgeen nodig is voor de CE markering.

31
Rijkswaterstaat
Van Brienenoordbrug

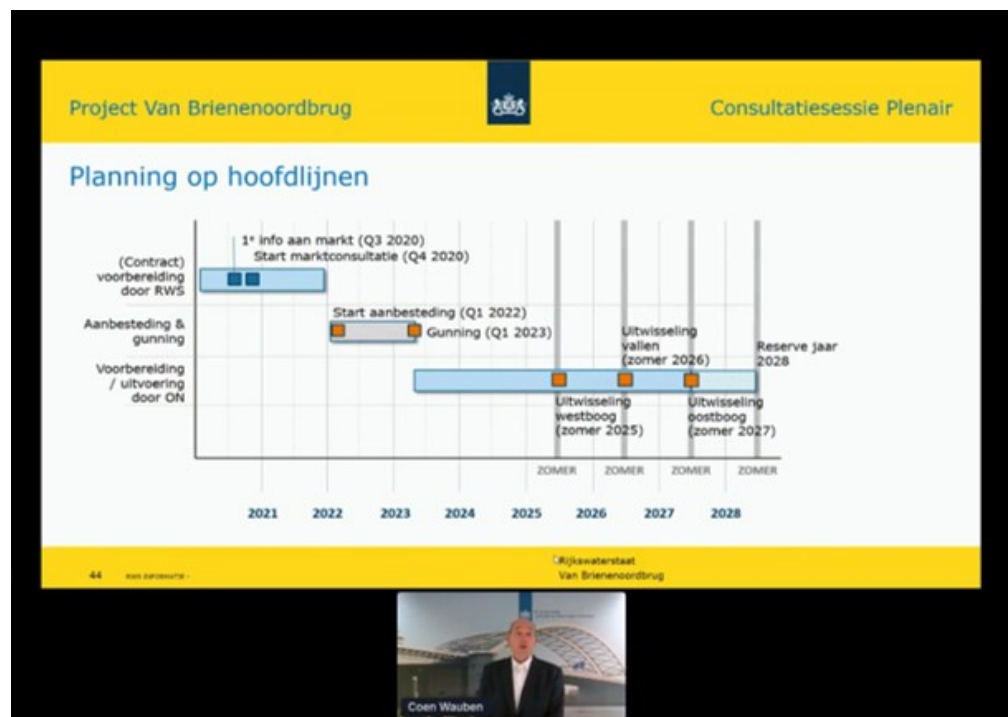
Coen Wauben

3.4 Omgeving, hinder en duurzaamheid

Marianne Jongen, omgevingsmanager, staat kort stil bij het unieke karakter van dit project voor de omgeving Rotterdam. Bij het project Van Brienenoordbrug zijn veel verschillende stakeholders betrokken, die tot nu toe zorgvuldig zijn meegenomen bij de ontwikkelingen rondom dit project. Het is van belang dat we betrouwbaar en voorspelbaar zijn naar deze stakeholders, ook voor wat betreft hinder voor het wegverkeer en de scheepvaart. Met betrekking tot duurzaamheid wordt naast het hergebruik van de westelijke boogbrug ook aandacht gevraagd voor andere initiatieven. De markt wordt gevraagd om hierover mee te denken. Op dit moment is duurzaamheid niet als BPKV-criterium voorzien.

3.5 Planning op hoofdlijnen

Sjors Wijnia, manager projectbeheersing, geeft een kort overzicht van de projectplanning op hoofdlijnen, waarbij de westelijke boogbrug zal worden vervangen in de zomer van 2025, de vallen in de zomer van 2026 en de oostelijke boogbrug in de zomer van 2027. 2028 fungeert als reservejaar. Dit wijkt af van de eerder gecommuniceerde planning. Daarbij was nog de veronderstelling dat de vallen tegelijkertijd met de oostelijke boogbrug konden worden uitgewisseld. Dit is inmiddels achterhaald, met name vanwege de toegenomen scope-omvang van het beweegbare deel. De renovatie van de westelijke boogbrug duurt naar verwachting langer dan een jaar. In de tussentijd worden dan de vallen uitgewisseld, zodat in het derde jaar de gerenoveerde westelijke boogbrug kan worden geplaatst.



Impressie 5 uit consultatiesessie

3.6 Aanbestedings- en contracteringsaanpak

Niels Willemsen, projectleider contract, gaat kort in op de gemaakte inkoop- en aanbestedingskeuzes. Dit betreft onder andere het uitwerkingsniveau van het ontwerp, de keuze om 1 integraal contract aan te besteden op basis van UAV-gc en de keuze voor een Europese aanbesteding op basis van een concurrentiegerichte dialoogprocedure. Doordat Rijkswaterstaat zelf de eerste

ontwerpfase uitvoert en hiermee onzekerheden wegneemt, wordt hiermee op eigen wijze invulling gegeven aan een 2-fasen aanpak.

Er worden vragen gesteld over het voornemen van het projectteam om geen trechtering toe te passen omdat er op basis van de uitgevoerde marktanalyse maximaal 4 geschikte consortia voor dit project worden verwacht. Vanuit de markt worden hier vraagtekens bij geplaatst.

Daarnaast zijn er specifieke vragen over de voorgestelde geschiktheidseisen en BPKV-criteria en hoe samenwerking hierin precies vorm gaat krijgen. Deze onderwerpen worden nader toegelicht in de rondetafelsessies.

3.7 Uitnodiging Rondetafelsessies

Tot slot worden de bezoekers uitgenodigd om aan de rondetafelsessies waarvoor ze als deelnemer zijn uitgenodigd deel te nemen of als bezoeker via de chat deel te nemen.

The screenshot shows the Hopin event interface for 'Marktconsultatie Van Brienoordbrug'. The top navigation bar includes the event title, 'Futureproof Events', a 'Time Left' indicator showing '1h:8m', and a 'Moderated' status. The left sidebar contains icons for 'Receptie', 'Plenair', and 'Rondetafel sessies' (highlighted with a 'NOW' badge). The main content area displays four session cards:

- Helpdesk**: Labeled 'Open', featuring a graphic of colorful question marks. Text: 'Hier kun je terecht voor al je vragen omtrent Hopin!'. View count: 1.
- Technische haalbaarheid en planning**: Labeled 'Moderated', featuring a bridge image. Text: 'In deze rondetafelsessie bespreken we de technische haalbaarheid en de daarbij behorende planning.' Host: Sabine Delru... View count: 19.
- Samenwerking in de keten en beheersing van projectrisico's**: Labeled 'Moderated', featuring a bridge image. Text: 'Wijze van samenwerking in de keten en beheersing van projectrisico's'.
- Haalbaarheid aanbestedings- en contracteringsaanpak**: Labeled 'Moderated', featuring a bridge image. Text: 'Haalbaarheid van de voorgestelde aanbestedings- en contracteringsaanpak'.

(86 externe aanmeldingen waarvan 76 bezoekers via chat)

Antwoorden op vragen plenaire deel consultatiesessie

Vraag:

Welke projecten worden overwogen voor de (vrijkomende) oostelijke boog?

Antwoord:

Dit weten we nog niet. We zijn aan het inventariseren waar / hoe de oostelijke boogbrug te hergebruiken. Ideeën horen we graag.

Vraag:

Jullie voorzien een voormontage terrein dat gebruikt zal worden voor de nieuwe brug voormontage en de renovatie van de boogbrug?

Antwoord:

Ja, daar voorzien we inderdaad in. Dit zijn we aan het onderzoeken. We hebben een terrein van Rijkswaterstaat op het oog, zijnde droogdok Barendrecht en een terrein in het havengebied. Hoe we dit vertalen in het contract is nog niet bepaald.

Vraag:

PM vertelde net: De beoogde restlevensduur van de boogbrug is na renovatie 100 jaar. Is dat correct?

Antwoord:

Ja, beide boogbruggen worden ontworpen met een ontwerplevensduur van 100 jaar. De beide boogbruggen moeten voldoen aan de Eurocode.

Vraag:

Heeft de verbreding van de boogbruggen ook consequenties voor de aanbruggen?

Antwoord:

Nee, de nieuwe westelijke boogbrug wordt breder i.v.m. de geleiderail (rijstroken blijven gelijk). De oostelijke boogbrug wordt iets breder, maar de rijstroken blijven hetzelfde. Strepen op de weg blijven hetzelfde.

Vraag:

Ontwerpproces: productie, transport en monteren zijn van belang als input voor het definitief ontwerp. Welke impact kan de uiteindelijke door de contractpartij te kiezen 'uitvoeringsmethodiek' nog hebben op het definitief ontwerp van de beide boogbruggen (zowel de nieuwe als de te renoveren boogbrug)?

Antwoord:

Voor de beide boogbruggen zullen vanuit Rijkswaterstaat eisen worden meegegeven, die van invloed zullen zijn op de uitvoeringsmethodiek en het UO ten behoeve van de realisatie.

Vraag:

Dubbele lagering brengt nieuw risico met zich mee tav toekomstige verschildzettingen onderbouw. Ligt deze ontwerpkeuze al vast?

Antwoord:

De ontwerpkeuze om een dubbele lagering toe te passen ligt nog niet vast. De scope rondom het beweegbare deel is nog niet helemaal bepaald. Wanneer extra beton moet worden aangebracht, dan moeten de consequenties daarvan ook weer gecheckt c.q. berekend worden. Momenteel zijn we bezig om dit verder uit te werken.

Vraag:

Wordt er overwogen om Duurzaamheid als aanvullend EMVI-criterium op te nemen?

Antwoord:

Duurzaamheid wordt vooralsnog niet meegenomen als BPKV-criterium. Rijkswaterstaat maakt het ontwerp en daarmee wordt al veel vastgelegd. We zullen wellicht nog andere duurzaamheidseisen opnemen in het contract.

Vraag:

Welke overwegingen hebben geleid tot de volgorde van de werkzaamheden m.b.t. vallen (2026) en Oostboog wissel (2027)?

+

Er was reeds een reservejaar (consultatie juli), die inmiddels is gebruikt voor de beweegbare brug te vervangen los van de boogbruggen. Waarom dan nu nog een reservejaar in zomer 2028?

Antwoord:

In de zomer, bij het opstellen van het Marktconsultatiedocument-Informatiefase, was het beeld dat de werkzaamheden ter plaatse van de oostelijke boogbrug en de vallen van het oostelijk beweegbare deel in één zomer (2026) uit te voeren waren. Dat beeld is aangepast en in verband met veiligheid zijn we van dat plan afgestapt. Er zouden te veel werkzaamheden samenkomen op pijler 10 waarbij te veel tijdsdruk zou ontstaan, ook omdat het renoveren van de westelijke boogbrug dan binnen 1 jaar zou moeten plaatsvinden. Vandaar dat we nu denken het beweegbare deel op te kunnen pakken in het 2^{de} jaar en in het 3^{de} jaar de oostelijke boogbrug te vervangen. Het beweegbare deel komt tussendoor omdat het bediengebouw verwijderd moet worden voor het vervangen van de oostelijke boogbrug.

Vraag:

Kan de planning op hoofdlijnen nog beïnvloed worden tgv uitloop van projecten in de regio Rotterdam ?

Antwoord:

Ja, dat kan. We gaan grote hinder veroorzaken en moeten gebruik maken van omleidingsroutes. Hinder wordt m.n. verwacht in de Randstad. We stemmen dit af met andere projecten. Mogelijk wordt aan andere projecten meer prioriteit gegeven, zodat ons project moet schuiven in de tijd.

Vraag:

Waarop is de verwachting van 3 à 4 partijen gebaseerd?

Antwoord:

We hebben een marktanalyse opgesteld. Op basis daarvan is onze verwachting dat zich 3 à 4 partijen kunnen vormen die hieraan kunnen voldoen.

Vraag:

Wordt dit contract in de markt gezet volgens het twee-fase principe (DOEN)?

Antwoord:

Nee, het wordt geen 2-fasen aanpak à la DOEN. De eerste fase doen we als Rijkswaterstaat, ondersteund door het ingenieursbureau dat we daarvoor opdracht hebben gegeven. Deze aanpak staat samen met de 2-fasen aanpak genoemd in het zogenaamde "white paper" en past dus daarbinnen.

Vraag:

Willen jullie overwegen om Duurzaamheid alsnog op te nemen als EMVI-criterium?

Antwoord:

Ja, dit is een voorstel. Als er een goede onderbouwing is en dit goed inpasbaar is, dan staan we ervoor open.

Vraag:

Betreffende de geschiktheidseis fabricage stalen brug > 150m: Is het correct als hiermee 150 meter enkele overspanning bedoeld wordt en niet de totaaloverspanning van een stalen brug (met mogelijks dus meerdere overspanningen)?

Antwoord:

Hiermee bedoelen we inderdaad een enkele overspanning. We zullen dat verder aanscherpen.

Vraag:

Rondom CE-markering van de machine is vooralsnog geen besluit genomen over fabrikantschap, maar het ligt wel in de verwachting dat de opdrachtgever deze taak op zich neemt. Hoe verhoudt dit zich tot de technische ervaringseis inzake Systems Integrator plus CE markering?

+

Hoe zien jullie het fabrikantschap ihkv machineveiligheid dat bij de ON komt te liggen in relatie tot de door de OG gemaakte ontwerpkeuzes?

Antwoord:

Het regelen van de CE-markering is complex, omdat het deels nieuwe, deels renovatie, deels bouwblokken en deels eigen fabricaten betreft. Dat is de reden om het opdrachtgeverschap c.q. fabrikantschap vooralsnog bij Rijkswaterstaat te houden. Deze keuze is nog niet gemaakt, maar wel volop onderwerp van gesprek. De System Integrator betreft niet alleen CE-markering, maar levert ook een belangrijke bijdrage om de opdrachtgever het fabrikantschap op zich te kunnen laten nemen.

Vraag:

Wordt dit project europees aanbesteed?

Antwoord:

Ja, gezien de financiële omvang van dit werk zal het een Europese aanbesteding worden.

Vraag:

Is RWS dan ook verantwoordelijkheid voor de geleverde RAMS-prestaties?

Antwoord:

Nee, de RAMS-prestatie is een gezamenlijke prestatie dus een gezamenlijke verantwoordelijkheid. Bijvoorbeeld: Rijkswaterstaat levert 3B met daarbij de MTBF-cijfers. Onze RAMS-berekeningen leveren wij aan met uitgangspunt voor componenten en MTBF-cijfers. We schrijven echter niet alle componenten voor. Daarin heeft de opdrachtnemer dus een keuze en daarmee dus ook invloed op de RAMS-prestatie.

Vraag:

Is een team assessment onderdeel van de beoordeling op samenwerking?

Antwoord:

Vooralsnog niet. Momenteel is het beeld om een PvA ketensamenwerking te vragen waar de inschrijver SMART-eisen aan zichzelf formuleert.

Vraag:

Hoe gaan jullie samenwerking, meenemen, beoordelen, valideren en belonen?

Antwoord:

Dit moeten we nog gaan bepalen. Eis is wel, dat de geformuleerde eisen die de inschrijver aan zichzelf stelt SMART zijn geformuleerd.

Vraag:

PvA samenwerking is BPKV criterium. In welke mate gaan teamsamenstelling en competenties daarin een grote rol vervullen? Of denken jullie vooral aan een aanpak / werkwijze?

Antwoord:

Vooralsnog denken we vooral aan een aanpak waaraan door de inschrijver SMART-eisen aan zichzelf worden geformuleerd.

Vraag:

Wat is de verwachting met betrekking van het doorlopende onderhoud op de brug?

Antwoord:

Vooralsnog gaan we ervan uit, dat bij de start van de werkzaamheden aan het beweegbare deel het onderhoud daarvan wordt overgedragen aan de opdrachtnemer (behoudens incidentmanagement en gladheidsbestrijding).

5

Verslag rondetafelsessie 1: Technische haalbaarheid en planning

Samenvatting

De marktpartijen deden actief mee aan de rondetafelsessie: er werden veel vragen gesteld en aandachtspunten benoemd. Hieronder een overzicht van de meest besproken onderwerpen:

Transport en uitwisseling bogen

- Het spanningsveld tussen het detailniveau van de uitwerking van de tijdelijke scenario's tijdens de uitwisseling en het transport en de flexibiliteit die overblijft voor de markt.
- Risico's met betrekking tot de beschikbaarheid van het materieel.

Beweegbare bruggen

- Risico's met betrekking tot gedeeltelijke vervangingen (dak) en renovaties.
- Risico's met betrekking tot de beschikbaarheid van het materieel.

Bouw en renovatie boogbruggen

- Het verschil tussen het Definitieve- en Uitvoeringsontwerp en de eventuele rol van de markt bij de toetsing van het DO.
- Risico's met betrekking tot de planning.

Planning en hinder

- Nog moeilijk voor de markt om in te schatten hoe realistisch de planning is.

Verslag

Het gesprek met de deelnemers is gevoerd op een viertal thema's:

1. Transport en uitwisseling bogen
2. Beweegbare bruggen
3. Bouw en renovatie boogbruggen
4. Planning en hinder

Per thema worden de belangrijkste punten opgesomd.

Thema 1: Transport en uitwisseling bogen

1. M.b.t. de **tijdelijke versterkingen** voor het transport en de uitwisseling werden de volgende aandachtspunten besproken:
 - 1.1 Er werd gevraagd op welke manier en in welk tijdsvenster de benodigde versterkingen t.b.v. van het uitvaren aangebracht dienen te worden. Door Rijkswaterstaat is toegelicht dat versterkingen aan de bogen deels vooruitlopend op het hindervenster in de bouwvak aangebracht kunnen worden, echter er zullen ook altijd werkzaamheden zijn die enkel en alleen in de verkeersvrije periode uitgevoerd kunnen worden. Voor het aanbrengen van de versterkingen van de hoofdliggers zal de vaarweg deels gestremd moeten worden. Voor het aanbrengen van de versterkingen van de bogen zullen een paar rijstroken van de A16 gestremd moeten worden.

- 1.2 Het aantal en de locaties van de vizepunten zijn gepresenteerd als onderdeel van het ontwerp en vanuit de markt kwamen hieruit vragen voort m.b.t. de flexibiliteit hierin – zijn er nog andere mogelijkheden qua aantal en locaties? Door Rijkswaterstaat is toegelicht dat we de keuze voor bijv. hef-materiaal zoveel mogelijk vrij willen laten aan de markt, tegelijkertijd maken de acht gekozen vizepunten integraal onderdeel uit van het DO van de vaste bogen.
2. M.b.t. het **transport** van de bogen werden de volgende aandachtspunten besproken:
 - 2.1 Als kritiek criterium, en daarom aandachtspunt, werden de hoogte en afmetingen van de beschikbare pontons besproken.
 - 2.2 De afmetingen van de pontons waarop de brug wordt getransporteerd werden gepresenteerd. Vanuit de markt werden pontons met andere afmetingen geopperd. Daarnaast was er het verzoek om de voorwaarden en berekeningen in te zien waarop de gepresenteerde afmetingen zijn gebaseerd. Door Rijkswaterstaat is een uitgebreide analyse gemaakt van het beschikbare materieel en (weer)condities waaronder de bruggen verwijderd kunnen worden. Deze informatie zal gedeeld worden met de markt.
 - 2.3 Er werd gevraagd of er bij de aanbesteding volledige stabiliteitsberekeningen van het transport beschikbaar zullen zijn. Deze zullen beschikbaar zijn.
3. M.b.t. de **uitwisseling** van de bogen werden de volgende aandachtspunten besproken:
 - 3.1 Er werd besproken dat het belangrijk is om de transport- en montagebelastingen in het ontwerp op te vangen en dat het vaak voorkomt dat de tijdelijke situaties niet in genoeg detail zijn uitgewerkt in het DO. Een oplossing hiervoor is bijv. vroegtijdig met de markt het DO te bespreken, deze suggesties worden ter harte genomen en indien deze mogelijkheid er is, zal Rijkswaterstaat daar gebruik van maken.
 - 3.2 De beschikbaarheid van het drijvend materieel werd als risico genoemd. Door Rijkswaterstaat is gekeken naar het beschikbare materieel en waar mogelijk is er gebruik gemaakt van gangbaar materieel.

Thema 2: Beweegbare bruggen

1. De nieuwe vallen van de beweegbare bruggen werden gepresenteerd en de vervanging van het betonnen dek van de basculekelder. Met betrekking tot het dek volgde de vraag of ook een stalen dek is onderzocht en wat de afwegingen zijn om voor een betonnen dek te kiezen. Een stalen dek is vooralsnog niet onderzocht, maar is wellicht een mogelijkheid. Momenteel gaan we uit van een oplossing van een betonnen dek, die op stalen liggers ligt. Momenteel lopen er nog onderzoeken naar de staat van het betonnen dek. Zodra er meer bekend is over dit deel van de scope, kunnen we bepalen welke type dek de voorkeur heeft en op welke wijze we dit verwoorden in het contract.
2. Het gedeeltelijk vervangen van het dak van de basculekelder wordt door de markt als risicovoller gezien dan het gehele dak vervangen. Het gehele dak vervangen zal zorgen voor minder verrassingen en een eenvoudigere uitvoering. Rijkswaterstaat deelt dit standpunt, dit is ook de reden dat er op dit moment een betononderzoek uitgevoerd wordt dat meer informatie kan geven over dit vraagstuk.
3. Er werd gevraagd naar de gewichten van de diverse componenten in de basculekelder, de val en de ballastkist. Er werd ingeschat dat het

waarschijnlijk moeilijk wordt om de val en ballastkist in 1 keer te liften met het beschikbare materieel. Het totale gewicht volgens Rijkswaterstaat bedraagt zo'n 2000 ton, uit een analyse van Rijkswaterstaat volgt dat het verwijderen haalbaar is middels diverse methoden.

4. Over de optie van liften met een landkraan werd gevraagd naar een preciezere positionering van de landkraan. Ook dit is een optie die beschouwd is door Rijkswaterstaat. Een landkraan kan op het grasveld staan ten noordoosten van de brug en zou voldoende capaciteit hebben om de vallen te liften. Er ligt echter wel een belangrijke kabel- en leidingenstraat op deze locatie.

Thema 3: Bouw en renovatie boogbruggen

1. In de planning wordt nu rekening gehouden met een beschikbare tijd voor renovatie van de westelijke boogbrug van een kleine twee jaar. De vraag is of renovatie van de westelijke boogbrug ook haalbaar is in 1 jaar i.v.m. flexibiliteit in de planning. Vanuit verschillende kanten kwamen vragen over de haalbaarheid van deze tijdsplanning met inachtneming van mogelijke verrassingen tijdens de renovatie. Dit beeld vanuit de markt bevestigt voor Rijkswaterstaat dat het verstandiger is om 2 jaar uit te trekken voor de renovatie van de westelijke boogbrug.
2. Het verschil tussen een Definitief Ontwerp en Uitvoeringsontwerp werd besproken. Er werd geopperd om het DO vooraf te laten toetsen door de markt. Deze suggestie van de markt wordt ter harte genomen door Rijkswaterstaat. Vroegtijdig het DO delen met de markt zal zeker leiden tot meer inzicht en een betere risicobeheersing.
3. De verantwoordelijkheid voor het zoeken en regelen van een locatie voor de bouw en renovatie van de boogbruggen werd besproken. Meerdere marktpartijen vonden het een goed idee als Rijkswaterstaat voor een locatie zou zorgen, echter er was ook een tegengeluid van een marktpartij die zelf kansen zag voor een werf. De keuze van Rijkswaterstaat hoe om te gaan met een werf is vooralsnog niet gemaakt.
4. De inkoop van materialen voor de bouw en renovatie van de boogbruggen werd genoemd als kritiek voor de planning. Een doorlooptijd voor het bestellen van het staal van 6 maanden werd genoemd. Rijkswaterstaat heeft aangegeven dat dit wordt meegenomen in de planning maar dat wel het uitgangspunt is dat materialen (bijv. staal) deels parallel met het ontwerpproces ingekocht of gereserveerd kunnen worden.

Thema 4: Planning en hinder

1. Er werd besproken dat het voor de marktpartijen op dit moment, met de informatie die ze nu hebben, nog moeilijk is om in te schatten of de verschillende onderdelen van de planning realistisch zijn.
2. Er werd gesproken over de tijdsduur van de uitwisseling en het transport van de bogen. Er werd gevraagd of de tijdsduren op dit moment een gunstige inschatting zijn en wat de consequenties zouden zijn als het niet lukt binnen deze tijdsduur. De marktpartijen konden deze vraag lastig beantwoorden, gezien de beschikbare informatie.
3. Er werd gesproken over de lengte van het aanbestedingsproces en of er een mogelijkheid zou zijn om marktpartijen al eerder in het proces te betrekken bij onder andere de planning. De mogelijkheden worden onderzocht en waar mogelijk zal de markt eerder betrokken worden.

(20 externe bezoekers via chat waarvan 12 deelnemers via audio en video)

6 Verslag rondetafelsessie 2: Wijze van samenwerking in de keten en beheersing van projectrisico's

Het gesprek met de deelnemers is gevoerd op een drietal thema's:

1. Ketensamenwerking
2. Risicodemarcatie OG-ON
3. Top 10 risicodossier

Per thema worden de belangrijkste punten opgesomd.

Thema 1: Ketensamenwerking

- Opdrachtnemers zien meerwaarde sleutelfiguren, informele organisatie en zwakke schakels in **team-assessment**.
- Hoe ga je tijdens de aanbesteding om met de **informele organisatie** vs de formele organisatie?
- Belangrijk is dat de **groep in flow** is, gedreven is, het leuk vindt, commitment heeft. Net zoals bij sport. Geen aparte regisseur maar wel een **(team-)coach**. Belangrijk daarbij is AAA (**Afgestemd, Afgesproken, Aanspreken**).
- Wat zijn de criteria? Hoe wordt samenwerking getoetst?
- En wat doe je bij tegenslag, val je dan weer terug in oud gedrag?
- Afspraken aan de voorkant maken.
- Aanspreken op elkaars gedrag.
- De geest van het project maakt een goede teamwaarde.
- 3 fasen van objecten (westelijke boogbrug, beweegbaar en oostelijke boogbrug), verbeter de **PSU per fase** in het project.
- Prikkel inbouwen in de samenwerking. **Belonen van ketensamenwerking** is essentieel, niet alleen de hoofdopdrachtnemer maar tot aan de krullenjongen;
- Durf je kwetsbaar op te stellen (houding en gedrag).
- **Agendaloze dialoogrondes**.
- Zoals eisen voor veiligheid, kun je ook eisen voor samenwerking hebben.

Thema 2: risicodemarcatie OG-ON

- De demarcatie is logisch.
- **Rijkswaterstaat is fabrikant, hoofdconstructeur en eindverantwoordelijk.**
- **Bouwdok is logisch** dat dit wordt voorbereid door OG maar daardoor haal je concurrentie weg.
- Door de vastgelegde en duidelijke demarcatie wordt **samenwerking en kwaliteit steeds belangrijker**.
- Aandacht besteden om **informatie-asymmetrie op te heffen** tijdens aanbesteding en na gunning.

Thema 3: Top 10 risicodossier

- Zijn niet erg strak en specifiek gedefinieerd.
- Onderhandeling met omgeving is nog gaande t.a.v. hinderplanning.
- Onderverdeling: gezamenlijke risico's, OG-risico's en ON-risico's.
- In de aanbesteding niet alles proberen dicht te timmeren, 3 tot 5 risico's meenemen, bijvoorbeeld:
 - In- en uitvaren
 - CE-markering
 - Systeemintegratie

(12 externe bezoekers via chat waarvan 10 deelnemers via audio en video)

Verslag rondetafelsessie 3: Haalbaarheid aanbestedings- en contracteringsaanpak

Deelnemers gaven aan blij te zijn met de vroegtijdige openheid van Rijkswaterstaat, zodat zij zich alvast een beeld kunnen vormen van waar wij mee bezig zijn en hoe we zaken benaderen.

1. **Wel of geen trechtering.** Wat als er 4 of meer partijen zich aanmelden en geschikt zijn? Verzoek om dit toch te heroverwegen omdat er mogelijk nog andere (buitenlandse) geïnteresseerden kunnen zijn, waardoor zich mogelijk nog meer partijen selecteren. "Als marktpartij wil ik z.s.m. weten of ik bij de laatste 3 zit op basis van korte trechtering." Daarna verschil van mening:
 - a. Sommigen willen dan inkorten (transactiekosten), anderen opteren om de aanbestedingsprocedure daarna niet in te korten met 2 maanden (gebruik de tijd en leer elkaar beter kennen).
 - b. Trechtering overeind houden in proces. Pas als blijkt dat deze stap niet nodig is, kan deze stap vervallen en kan de planning hierop aangepast worden middels een NvI.
2. **Keuze 1 contract - 1 aanbesteding** wordt door iedereen ondersteunt. Knippen geeft meestal rafeltjes en onduidelijk is wie de raakvlakken managet.
3. **Keuze uitwerking tot DO-niveau** wordt ondersteunt. Dit geeft iedereen dezelfde basis en level playing field voor de inschrijving. 2-fasen aanpak is dan niet nodig.
4. Discussie over **verschil in uitwerkingsniveau**:
 - a. Westelijke en oostelijke boogbrug. Aangegeven is: Nieuwe westelijke boogbrug - DO naar UO is voor de opdrachtnemer. Voor de oostelijke boogbrug is dit iets ingewikkelder. Daar maakt Rijkswaterstaat ook soms UO beslissingen. Vraag is welke constructieve gegevens geven wij mee aan de markt. Hier zijn vragen over gesteld door de markt omdat dit de verdeling van ontwerpverantwoordelijkheden/risico's onnodig complex maakt.
 - b. Beweegbare deel: uitgangspunt is uitwerking tot DO-niveau. Hoe kijkt de markt er tegen aan als we gedurende de aanbesteding het ontwerp van beweegbaar nog inbrengen. Dit klinkt ingewikkeld voor de markt. Niet gedurende aanbestedingsfase nog allerlei ontwerpen inbrengen. Misschien meer procesmatig uitvragen of na gunning uitwerken (2-fasen) evt. met tarievenlijst. Stel uitgangspunten vast t.b.v. level playing field in de aanbesteding.
 - c. Aangegeven wordt: "We willen onderscheidend zijn op kwaliteit en kennis, niet op welke risico's we in de beprijzing meenemen. Dus we willen liefst graag een DO ook voor beweegbaar. DO is hard, alternatief (beweegbaar functioneel) leidt tot veel onzekerheid met veel interactie (basculekelder etc.). Voorkeur voor aanbesteding later met een goed DO ipv onzeker Beweegbaar deel. Als opdrachtgever de uitgangspunten (geen invloed op fundering etc.) kan aangeven. Onderschat de krappe planning niet. Beter aan de voorkant goed ontwerpen, dan problemen in de uitvoering tegenkomen (kosten zijn vele malen hoger)."
5. **Voorstel voor technische marktconsultatie** om met elkaar de technische risico's te doorleven.

6. Het nu al delen van de **concept geschiktheidseisen en BPKV-criteria** wordt erg gewaardeerd door de markt.
 - d. Geschiktheidseisen:
 - i. Onderscheid maken tussen staalbouw boogbruggen en vallen/beweegbare deel (is andere markt).
 - ii. Maritiem transport/uit- en invaren. Misschien eis voor "binnenwateren" loslaten. Onderbouwing van de geschiktheidseis voor de markt inzake maritiem transport is van belang in het kader van een goede samenwerking en juiste consortiumvorming (zie ook onder 7).
 - e. Voorstel BPKV
 - i. Er wordt overlap gezien tussen het 4^{de} risico (ketenkwaliteit) en het PvA (ketensamenwerking).
 - ii. Mogelijkheid samenwerking
 1. Hoe ga je ermee om als de werkelijkheid in praktijk qua ontwerp toch anders is, hoe manifesteert een opdrachtnemer zich hierin? Hoe ga je met wijzigingen tijdens het proces (n.a.v. discussie omtrent scope onzekerheid beweegbare deel) om?
 2. Bewezen expertise en goed kunnen samenwerken (competenties) kunnen haaks op elkaar staan. Wellicht ruimte voor assessments/competenties.
 - iii. Duurzaamheid in BPKV. Onderscheidend vermogen hiervan wordt als minimaal gezien (alleen in uitvoeringsmethodiek en energie m.b.t. beweegbare deel).
7. Experts **maritiem transport** laten aanschuiven aan tafel. Strategische partner moet je niet als commodity behandelen. Weinig aanbieders (ca. 4 of 5). Dit is allesbepalend hoe de consortiumvorming gaat plaatsvinden. Dit bepaalt het aantal partijen. Misschien moet Rijkswaterstaat hier ook met deze partijen over praten. Rijkswaterstaat mag hier best wel eis neerleggen dat partijen zich exclusief binden. Rijkswaterstaat mag deze eis echter niet stellen vanuit de Aanbestedingswet. Je zou ze als nevenopdrachtnemer rechtsreeks aan Rijkswaterstaat kunnen binden (zie Twentekanalen partij ZHP). Er zijn voor meer kritieke elementen een beperkt aantal spelers. Ook op het gebied van IA en staalbouw zijn er een beperkt aantal spelers.
8. Voorkeur voor de markt is om de **bruggenwerf als optie** aan te bieden (niet als eis).

(20 externe bezoekers via chat waarvan 14 deelnemers via audio en video)