

## Verslag

|                |                                                                                                                                                                                                                               |         |                              |
|----------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------|------------------------------|
| Onderwerp      | Informatie- en startbijeenkomst 'MIRT-verkenning Oude Lijn – Adviesdiensten Knooppunt Dordrecht R-588040' d.d. 20-04-2023                                                                                                     |         |                              |
| Datum          | 2 mei 2023                                                                                                                                                                                                                    | Bijlage | Annex D v1.0 d.d. 20-04-2023 |
| Eigenaar       | A.M.M. Crielaard - Fokker                                                                                                                                                                                                     |         |                              |
| Telefoonnummer | +31 (0)6 31 75 60 05                                                                                                                                                                                                          |         |                              |
| Kenmerk/ID     | n.v.t.                                                                                                                                                                                                                        |         |                              |
| Status         | Definitief                                                                                                                                                                                                                    |         |                              |
| Aanwezig       | Gemeente Dordrecht: Ronald Buitenhek, Cynthia Sewbalak en Nathalie Verseput<br>ProRail: Annemarth Crielaard-Fokker, Richard Dekker en Ester Helgers<br>APPM: Floortje Hofland<br>Gegadigden: Potentiële samenwerkingspartners |         |                              |

## Opening en mededelingen

Esther Helgers, Tendermanager bij ProRail, heet alle aanwezige hartelijk welkom bij de informatie- en startbijeenkomst 'MIRT-verkenning Oude Lijn – Adviesdiensten Knooppunt Dordrecht R-588040'.

De volgende mededelingen worden kenbaar gemaakt;

- De huidige aanmelding via TenderNed staat online als openbare aanbesteding. Echter, het betreft hier een niet-openbare aanbesteding welke dus gecorrigeerd moet worden. Dat betekent dat de huidige TenderNed omgeving met kenmerk 396345 na deze informatie- en startbijeenkomst afgesloten zal worden en een nieuwe (niet-openbare) omgeving met Kenmerk 408871 wordt gepubliceerd. Op de nieuwe TenderNed omgeving worden dezelfde documenten gepubliceerd en communicatie vindt vanuit deze nieuwe omgeving plaats. Na deze informatie- en startbijeenkomst zal de wisseling op TenderNed plaatsvinden en worden de deelnemers via TenderNed hiervan op de hoogte gesteld.
- De bijeenkomst zal in het kader van AVG wet- en regelgeving niet opgenomen worden, maar de presentatie en het verslag zullen na deze bijeenkomst op TenderNed ter beschikking worden gesteld.

## Voorstelronde

Het aanbestedingsteam namens de opdrachtgevers bestaat uit;

- Ronald Buitenhek (Programmadirecteur Gemeente Dordrecht)
- Cynthia Sewbalak (Projectmanager Gemeente Dordrecht)
- Floortje Hofland (Projectondersteuner APPM)
- Richard Dekker (Planontwikkelaar ProRail)
- Esther Helgers (Tendermanager ProRail)
- Annemarth Crielaard - Fokker (Tendermanager ProRail)

## Deel 1: MIRT-Verkenning Oude Lijn

Ronald Buitenhek, Programmadirecteur Gemeente Dordrecht, geeft een toelichting op de hoofdlijnen op het project 'MIRT-Verkenning Oude Lijn' met specifieke aandacht voor de verstedelijkingsontwikkelingen tussen Leiden en Dordrecht in de zone van de Oude Lijn, de verschillende deelstudies en het organisatiemodel van de MIRT-Verkenning Oude Lijn. In aanvulling op de slides, worden de volgende punten benadrukt:

- Langs deze zogenaamde Oude Lijn lopen allerlei mobiliteits- en verstedelijkingsacties, waarover al verschillende bestuurlijke afspraken zijn gemaakt en we nu in de fase zitten om de (voor)studies uit te werken, waar kennis, kunde en manschap voor nodig zijn.
- Van de verschillende deelstudies zijn 1. Knoop Leiden, 3. Knoop Schiedam en 5. Citysprinter&Nieuwe stations reeds in procedure. Deze informatie- en startbijeenkomst betreft deelstudie 4, waarvoor een gelijke procedure nu wordt ingezet. Deelstudie 6 focust op de verstedelijking rondom de knopen om ervoor te zorgen dat exploitatie en infrastructuur goed aansluiten op de verstedelijking langs de Oude Lijn.

- In het kader van de knoop Dordrecht wordt altijd gesproken over de 'Dordtse Spoorzone, d.w.z. de zone waar de stations en infrastructuur aan ontwikkeld worden, welke vooral door ProRail en haar samenwerkingspartners worden gedaan. Rondom de spoorzone kent Dordrecht ook verschillende gebiedsontwikkelingen zoals het Maasterras en Leerpark. De spoorzone loopt als rode draad door het programma van de verschillende gebiedsontwikkelingen. Voor deelstudie 4 Knoop Dordrecht is het van belang te weten dat de opgave rond het station en stationsomgeving passen in bredere gebieds- en verkeersontwikkelingen rondom de spoorlijn, waar de afstemming mee moet worden gevonden.
- Het organisatiemodel toont aan de linkerzijde de structuur die specifiek op knooppunt Dordrecht gericht is en de rechterkant behelst de bestuurlijke besluitvorming van het geheel van het overkoepelende programma MIRT-verkenning Oude Lijn.

Er zijn geen vragen vanuit de deelnemers ontvangen.

## Deel 2: Knooppunt Dordrecht

Richard Dekker, Planontwikkelaar ProRail, geeft een inhoudelijke toelichting op de opgave Dordrecht en daarnaast de activiteiten die in de Verkenningsfase gaan gebeuren. Het Plan van Aanpak is ook terug te vinden op TenderNed met o.a. de geformuleerde doelen voor de opgave (Annex B). In aanvulling op dit plan en de presentatie worden de volgende aandachtspunten meegegeven:

- In de 3 geformuleerde hoofddoelen komt het samenspel van de knooppuntpartners naar voren. De doelen zijn enkel in goede samenhang met elkaar te bereiken en de achtergronden van de knooppunt partners zijn hierin ook duidelijk terug te zien: ProRail met focus op het (functioneren van het) station zelf, de sporen en de perrons, de oriëntatie van de gemeente op (het functioneren van de) stationsomgeving en NS Stations, die o.a. betrokken is bij de exploitatie van het station in het algemeen en het stationsgebouw in het bijzonder. Met deze drie doelen wordt een goed werkende OV-knoop nagestreefd, die ruimte biedt aan de Citysprinter en de andere treinsoorten en die ook bijdraagt aan de kwaliteit van de gebiedsontwikkelingen en waarbij de potentie van het monumentale stationsgebouw ten volle wordt benut.
- De bedoeling van de MIRT-verkenning is om de verstedelijkingsopgave te ondersteunen, waarbij de reizigers worden verleid om gebruik te maken van het openbaar vervoer i.p.v. de auto, maar ook het verleiden van ontwikkelaars om zich te vestigen in de buurt van OV-knopen met woningbouw opgave en bedrijvigheid. Bij het verbeteren van de kwaliteit van stationsomgeving speelt ook het stationsgebouw een belangrijke rol.
- De drie doelen uiten zich in een vijftal hoofdogaven voor knooppunt Dordrecht, welke ook terug te lezen zijn in de selectieleidraad, waarbij wordt benadrukt dat de ontwikkeling hiervan op duurzame wijze randvoorwaardelijk is.
- Bij toelichting van de diverse opgaven wordt het gezamenlijke belang van de opdrachtgevende partijen benadrukt: de knooppuntpartners hebben elkaar hard nodig om deze te realiseren. Gemeente, NS, ProRail en Provincie vormen nu al een samenwerkingsteam en dat team willen we uitbreiden met professionals ('samenwerkingspartner') om de verkenning verder sámen op te pakken.
- Ten aanzien van de opgaven komen de volgende aandachtspunten aan bod:
  - o Het aansluiten van de OV-knoop op de omgeving: Het stationsgebouw is op dit moment niet meer de hoofdentree van het station, dus samen zoeken naar hoe invulling kan worden gegeven aan het stationsgebouw. Daarnaast kan de oversteek tussen de binnenstad en het station vloeiender (i.p.v. de huidige 'hindernis' van verkeerslichten die lang duurt. Ten slotte is de zuidzijde van het station kenmerkend met het aantrekkelijke park en het feit dat het merendeel van de bewoners van Dordrecht hier woont, waar door een goede aansluiting voor voetgangers en fietsers goed gebruik van kan worden gemaakt én waaraan een volwaardige stationsentree kan bijdragen.
  - o De interwijk opgave: Dit behelst het slechten van de spoorse barrière m.b.t. zowel het verbeteren van de kwaliteit van de bestaande interwijk voorzieningen als het invullen van de behoefte van een nieuwe langzaamverkeersinterwijk verbinding ter hoogte van het station zelf (door het park naar het stadscentrum over de Stationsweg). Bij het zoeken naar de oplossingen

spelen de volgende vragen: fietsend kruisen of met de fiets aan de hand, boven langs of onder de sporen door, separaat of een combinatie met de perronverbinding.

- De stationsgebouw opgave: Dit betreft het benutten van de potentie van het monumentale stationsgebouw met kennis van de beperking hiervan zoals bijvoorbeeld de beperkte diepte van het gebouw en hoogteverschillen. De knooppuntpartners hebben desondanks de ambitie om toch goede betekenis te geven aan het gebruik hiervan door deze goed mogelijk te benutten en in te zetten in zijn hoofdfunctie als entree en / of door inpassing van passende voorzieningen, zodat het een vitaal station wordt.
- De stations opgave: Hierbij dient aandacht te zijn voor krapte op diverse plekken in het station (aangetoond middels de transfer analyse): smalle perrons, stijgpunten, entreevoorzieningen. Naast deze transferknelpunten is ook de sociale veiligheid een issue, wat oplossingen voor de inrichting van het station vraagt om deze aantrekkelijk te maken. Heel kenmerkend voor Dordrecht is de aansluiting op de Citysprinter. Hiervoor staan nog veel opties open (o.a. de aanlanding, frequentie, wel/niet doortrekken naar nieuw station Leerpark en de consequenties hiervan voor de perron- en sporenlay-out). ProRail is hier in deelstudie 5 mee bezig, waar de uitvraag momenteel voor loopt en waarvan de uitkomsten meegenomen moeten worden in deze knooppuntstudie.
- De MIRT-Verkenning bestaat op hoofdlijnen uit de analytische en beoordelingsfase, waarvan door het ministerie en de andere MoVe-partners nu opdracht is gegeven voor de analytische fase. De opdracht hiervan heeft de Nota Kansrijke Oplossingen (NKO) als eindproduct, welke vervolgens in de beoordelingsfase verder moet worden uitgewerkt tot Nota Voorkeursalternatief (VKA).
- Bij de analytische fase is het de bedoeling om met elkaar, opdrachtgevers en opdrachtnemer, na te denken over hoe we tot de NKO kunnen komen. Dat betekent dat – na afsluiten van de Raamovereenkomst – de deelopdrachten met elkaar geformuleerd worden, waarbij samenwerking centraal staat i.r.t. de diverse activiteiten die tijdens de analytische fase nodig zijn. Dit geldt ook voor het omgevingsmanagement, waar ook nog invulling aan moet worden gegeven.
- Kenmerkend voor de opgave Dordrecht is tevens de benodigde samenwerking tussen het ingenieursbureau dat aan de slag gaat met de Citysprinter en het bureau voor knooppunt Dordrecht i.v.m. de aanlanding van de Citysprinter bij station Dordrecht. Het bureau van de Citysprinter levert de output van hun studieresultaten en kan worden ingezet voor maakbaarheidstoetsen en impactanalyses op de spoorse consequenties van ontwerp oplossingen die vanuit knooppunt Dordrecht worden geleverd voor bijvoorbeeld loopbruggen en tunnels.
- De overeenkomst betreft de gehele verkenningsfase, wetende dat de opdracht op dit moment enkel de analytische fase behelst. Indien er een vervolg komt, dan is het wenselijk om – bij tevredenheid in de samenwerking – daar samen met hetzelfde bureau vervolg aan te geven. Het is nog onduidelijk hoe deze fase eruit gaat zien qua werkpakketen en activiteiten, maar t.z.t. zullen hiervoor dan samen de deelopdrachten voor gedefinieerd moeten worden om conform de spelregels van de MIRT-systematiek en het werkproces van ProRail en gemeente het VKA op te leveren.
- De verwachting is om Q4 dit jaar te starten om rond Q3 2024 tot de NKO te komen. Met een snelle opdracht voor het vervolg, kan dan in 2025 de beoordeling- en besluitvormingsfase voor de Nota VKA worden doorlopen.
- Nogmaals wordt het centraal staan van de samenwerking benoemd, waarbij wordt benadrukt dat dit gaat om de samenwerking binnen het consortium zelf (indien met meerdere partijen wordt ingeschreven) en met het ingenieursbureau voor de Citysprinter, ProRail als zakelijk opdrachtgever, de gemeente Dordrecht als coördinerend projectmanager, de andere knooppunt partners en tenslotte de overige stakeholders in de omgeving.
- Naast samenwerking is tevens flexibiliteit nodig, omdat het proces nog niet gedefinieerd is en er nog onzekerheden in zitten. Hierbij wordt van de samenwerkingspartner verwacht zich flexibel op te stellen en hierover mee te denken en bij te sturen.

## Vragen vanuit de deelnemers m.b.t. de opgave Dordrecht:

- V: *Waarom worden de deelstudies City Sprinter en knooppunt Dordrecht niet samen aanbesteed?*  
A: ProRail geeft aan dat dit is overwogen, maar gezien de scope van de City Sprinter loopt van Den Haag tot Dordrecht en de opgave bij knooppunt Dordrecht lokaal van aard is, wordt het bijeenvoegen van de deelstudies niet in balans geacht.
- V: *Zou de winnaar van de City Sprinter ook de aanbesteding voor knooppunt Dordrecht kunnen winnen?* A: ProRail geeft aan dat dit niet kan worden uitgesloten.

## **Deel 3a: Aanbestedingsprocedure**

ProRail geeft een toelichting op de aanbestedingsprocedure, welke in detail beschreven staat op de presentatieslides. De volgende zaken worden benadrukt:

- De aanbestedingsprocedure wordt gecorrigeerd naar een niet-openbare procedure, welke de Raamovereenkomst met de toekomstige samenwerkingspartner voor adviesdiensten voor zowel de analyse- en beoordelingsfase als doel heeft.
- Daarnaast wordt benadrukt dat gezocht wordt naar een samenwerkingspartner die *naast* ProRail komt te staan i.v.m. het feit dat nog veel zaken open zijn. De samenwerkingspartner kan een consortium zijn, maar ook een hoofdopdrachtnemer met onder-opdrachtnemers. Deze kunnen ook later toegevoegd worden, mits dit niet van invloed is op de kerncompetenties. De onder-opdrachtnemers zijn vrij om zich tijdens de aanbesteding te binden aan meerdere gegadigden.
- Ten aanzien van het selectie- en beoordelingsmodel wordt voor de kerncompetenties verwezen naar de Selectieleidraad. Voor de inschrijving dient aan ieder van deze kerncompetenties een referentieproject gekoppeld te worden. Voor iedere kerncompetentie dienen gegadigden een apart formulier in te vullen (Annex 3). Uiteindelijk is het doel om met vijf partijen de inschrijvingsfase in te gaan. Indien noodzakelijk, kan geloot worden om tot deze vijf gegadigden te komen. Wanneer middels één referentieproject deskundigheid in alle vijf de kerncompetenties kan worden aangetoond ('5 uit 1'), vindt vrijstelling van loting plaats. Als hierdoor alsnog meer dan vijf inschrijving overblijven, vindt alsnog loting plaats. *Toevoeging op verslag (niet besproken tijdens bijeenkomst): In versie 2.0 van de Selectieleidraad van datum 20-04-2023 is aangepast dat vrijstelling van loting plaats vindt wanneer een gegadigde '3 uit 1' kan aantonen.*

## Vragen vanuit de deelnemers m.b.t. de aanbestedingsprocedure:

- V: *Mag de ruimte op het formulier (annex 3) voor referentie voor deze aanbesteding uitgebreid worden (zoals ook bij Leiden/Schiedam)?*  
A: ProRail geeft aan dat de vraag genoteerd is en dat hier nog naar gekeken zal worden. *Toevoeging op verslag (niet besproken tijdens bijeenkomst): er is geen maximale ruimte aan dit formulier gesteld, deelnemer staat hierin vrij.*
- V: *Gaat het bij de eerste kerncompetentie om een referentie m.b.t. enkel MIRT-verkenningen of gelijksoortige projecten of betreft het de combinatie, omdat MIRT-verkenningen rondom OV-knooppunten nog beperkt zijn?*  
A: ProRail geeft aan dat het aanvankelijk om enkel MIRT-verkenningen gaat, maar dat dit is uitgebreid met soortgelijke complexe studies rondom OV-knooppunten.
- V: *In veel tenders zijn kerncompetenties als knock-out gehanteerd en vervolgens selectiecriteria waar je punten mee kunt verdienen. Waarom is er voor gekozen om hier geen selectiecriteria te hanteren, maar dit over te laten aan loting?*  
A: ProRail geeft aan dat zij van mening is dat je een goede samenwerkingspartner bent, wanneer je aan deze vijf kerncompetenties voldoet en dat daarom geen verdere selectie benodigd is. En wanneer met één referentie aangetoond kan worden dat je alle competenties beheerst en daarmee aangeeft in staat te zijn deze complexe situatie in de vingers hebben deze gegadigde vrijgesteld is van loting. Volgens ProRail volstaat deze procedure en is dit tevens de meest objectieve methode.
- V: *Levert aanvullende referentieprojecten nog bonuspunten op?*  
A: Nee. ProRail geeft aan dat het niet uitmaakt of je voor iedere deskundigheid één referentieproject aantoonbaar kan maken of dat alle kerncompetenties middels 1 referentieproject worden geborgd. Er is alleen sprake van bonus bij '5 uit 1' (welke later na de informatie- en startbijeenkomst is bijgesteld naar '3 uit 1').

- V: *Hebben jullie het gevoel dat de referentie bestaat, waar alle vijf de beoordelingscriteria gelden en is het dus een realistische bonus die te behalen is? Zo ja, kun je dan niet pinpointen met welk bureau je aan de slag gaat en deel je deze niet toe aan een specifieke partij?*

A: ProRail geeft aan dat getracht is om een gegadigde vrij te stellen van loting, niet om te trechteren en/of bepaalde partijen voorrang te verlenen.

*Hierop wordt gereageerd dat dit wel een risico is en daarnaast wordt voorgesteld om na te gaan of dit bestaat en of dit dus een realistische aanpak is of dat gezocht moet worden naar een andere manier voor een zogenaamde 'tussenweging' om te voorkomen dat direct over moet worden gegaan op loting. ProRail bedankt voor de toevoeging en geeft aan dat hiernaar wordt gekeken.*

- V: *Indien de referentie wel bestaat, maar jij als partij de ervaring verdeeld hebt over verschillende referenties i.p.v. binnen een enkele, heeft het dan zin om je in te schrijven of beland je direct in de loting?*

A: ProRail geeft aan dat het goed is om de situatie vanuit de positie van de gegadigde te bekijken. En vervolgt dat het selectieproces enkel is ingericht om aan te tonen dat de gegadigde überhaupt over de referentie beschikt en dat daarna pas over wordt gegaan naar de inschrijving.

- V: *Wordt de aanbesteding gestopt als er geen drie partijen gekozen kunnen worden?*

A: ProRail geeft aan dat dit correct is.

- V: *En stel dat niemand 5 uit 1 krijgt, dan geeft dit geen aanleiding om te stoppen, maar als het jullie voorkeur heeft, is het goed om te kijken of dit een realistische vraag of verwachting is voor ProRail.*

A: ProRail geeft aan dat wanneer geen gegadigde '5 uit 1' kan aantonen, het nog wel een goede partij kan zijn. *Toevoeging op verslag (niet besproken tijdens de informatie- en startbijeenkomst): naar aanleiding van de vragen is ervoor gekozen om het voordeel dat behaald kan worden '5 uit 1' aan te passen naar '3 uit 1', dit is aangepast in de gepubliceerde documenten.*

### Deel 3b: Planning van de aanbestedingsprocedure

ProRail vervolgt de presentatie met een doorkijk op de planning met de volgende aandachtspunten:

- De publicatie van de aanbesteding wordt opnieuw gedaan in de nieuwe TenderNed omgeving. Naar verwachting zal de planning desondanks ongewijzigd blijven. Mocht er toch sprake zijn van (kleine) wijzigingen, dan worden deze op korte termijn via TenderNed gecommuniceerd.
- Voor alle partijen is de kans om vragen te stellen over het selectieproces tot 4 mei welke uiterlijk 17 mei worden beantwoord.
- De aanmeldingen worden beoordeeld en er wordt – indien nodig – tot nadere selectie gekomen. Hierna wordt het volledige aanbestedingsdossier gepubliceerd via TenderNed en de Startbijeenkomst incl. aanwijzing op locatie volgt eind juni (datum en locatie volgt nog).
- Het proces na de selectiefase wordt toegelicht, welke wordt afgesloten met het voornemen om begin november tot definitieve gunning te komen en aan de slag te gaan.

### Vragen en afronding

Nadat er geen aanvullende vragen meer zijn, sluit Esther met de mededeling dat de huidige procedure wordt afgesloten en er een nieuwe niet-openbare omgeving wordt geopend op TenderNed. Hierop worden dezelfde documenten inclusief de presentatie en het verslag van deze bijeenkomst gepubliceerd.

Ronald Buitenhek, Cynthia Sewbalak, Floortje Hofland, Richard Dekker, Esther Helgers en Annemarth Crielaard - Fokker bedanken de aanwezigen voor hun deelname. Esther sluit de informatie- en startbijeenkomst af door alle mogelijke samenwerkingspartners voor hun aanwezigheid, scherpste en vragen te bedanken waarna de presentatie wordt beëindigd.