

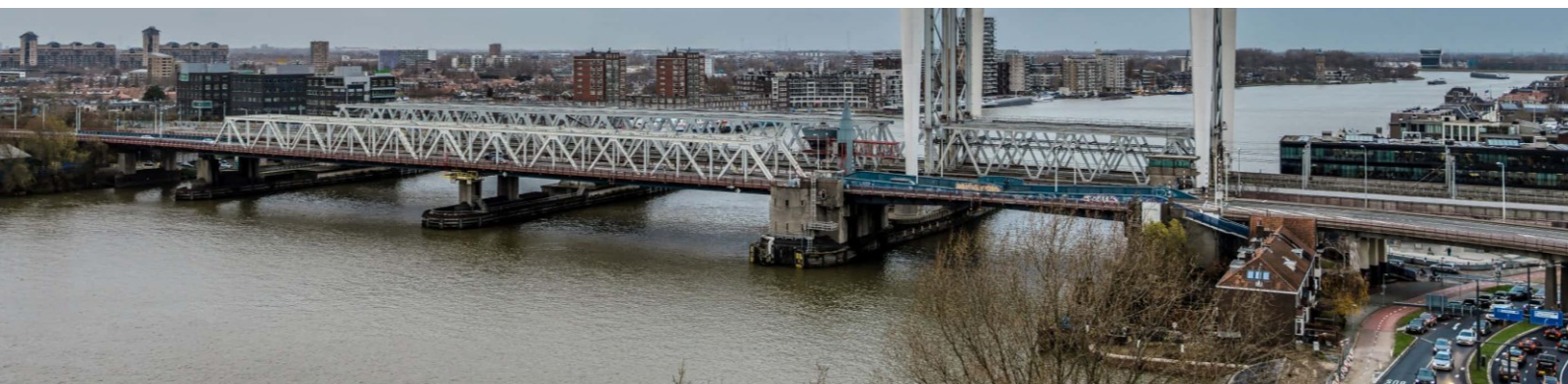


Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

RWS BEDRIJFSINFORMATIE

Marktconsultatie #2

Ten behoeve van de Vernieuwingsopgave Verkeersbrug Dordrecht



Colofon

Uitgegeven door	Rijkswaterstaat Programma's, Projecten en Onderhoud
Datum	13 juni 2025
Status	Definitief
Versienummer	1.0

.

Inhoud

1	Inleiding	5
1.1	Aanleiding	5
1.2	Doel van de marktconsultatie	5
1.3	Doelgroep van de marktconsultatie	6
1.4	Beschrijving van het project en werkzaamheden	7
2	Marktconsultatie	16
2.1	Procedure	16
2.2	Overige bepalingen ten aanzien van de marktconsultatie	17
3	Onderwerpen van de marktconsultatie	18
	Bijlagen	20
	Bijlage 1 - Beschrijving werkzaamheden	20
	Bijlage 2 - Prijsvormingsmethodiek en Scopeverdeling	30
	Bijlage 3 - Verslag eerste marktconsultatie	33



Figuur 1 - Basculekelder Verkeersbrug Dordrecht

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Op 30 januari 2025 heeft Rijkswaterstaat de eerste marktconsultatie georganiseerd voor de renovatie van de Verkeersbrug Dordrecht.¹ Tijdens deze bijeenkomst zijn waardevolle inzichten opgehaald bij marktpartijen over onder andere de contractvorm, samenwerking, uitvoeringsstrategie en omgevingscomplexiteit van het project. De resultaten van deze eerste consultatie hebben een belangrijke bijdrage geleverd aan de definitieve keuzes voor de contractstrategie en aanbestedingsvorm.

Op basis van deze inzichten is onder meer gekozen voor:

- Een UAV-GC contract zonder aparte dienstenovereenkomst;
- Een hybride tweefasenaanpak, met een onderscheid in vaste prijs, variabele prijs (LTU) en verrekenbare posten;
- Het extern renoveren van vakwerk- en basculebruggen door middel van uitvaren.

Hoewel hiermee reeds in belangrijke mate gehoor is gegeven aan de wensen en zorgen vanuit de markt, acht Rijkswaterstaat het van belang om vóór de start van de aanbesteding opnieuw het gesprek met de markt aan te gaan. Deze tweede marktconsultatie richt zich op de werkbaarheid en uitvoerbaarheid van de gekozen uitgangspunten, met bijzondere aandacht voor prijsvorming, scopeverdeling, externe renovatie en samenwerking.

1.2 Doel van de marktconsultatie

Het doel van deze tweede marktconsultatie is het toetsen en aanscherpen van de gekozen uitgangspunten en contractstrategieën. Rijkswaterstaat wil met marktpartijen van gedachten wisselen over onder andere:

- De praktische invulling van de hybride prijsvormingsstructuur en werkbaarheid van de scopeverdeling in vaste, variabele en verrekenbare delen;
- De haalbaarheid en consequenties van het extern renoveren van brugonderdelen;
- De wijze van samenwerking binnen het gekozen UAV-GC model.

De consultatie beoogt hiermee bij te dragen aan een aanbesteding die aantrekkelijk is voor de markt en realistisch uitvoerbaar is binnen de gestelde projectomstandigheden.

De inzichten uit deze tweede consultatie worden meegenomen in de verdere voorbereiding van de aanbestedingsstukken.

¹ Informatie over de eerste marktconsultatie is te vinden op TenderNed op kenmerk AT-2024-34 Renovatie Verkeersbrug Dordrecht.

1.3 Doelgroep van de marktconsultatie

Rijkswaterstaat gaat tijdens de marktconsultatie graag in gesprek met bedrijven of een combinatie van bedrijven die interesse hebben om de opdracht 'Vernieuwingsopgave Verkeersbrug Dordrecht' te realiseren. De doelgroep van deze marktconsultatie bestaat primair uit marktpartijen die kennis en ervaring hebben met multidisciplinaire projecten, zoals de vervanging en/of renovatie van bruggen. Hieronder vallen onder andere de disciplines civiele techniek, staalbouw, industriële automatisering, installatietechniek, werktuigbouwkunde en conserveren. Daarnaast geldt voor de Verkeersbrug Dordrecht dat deze een voor Rijkswaterstaat monumentaal karakter heeft, in stedelijk gebied ligt en met een complexe projectomgeving te maken heeft.

In relatie tot het bovenstaande heeft Rijkswaterstaat de voorkeur dat marktpartijen zich laten vertegenwoordigen door medewerkers met inhoudelijke kennis van deze categorie projecten.



Figuur 2 - Bovenaanzicht Verkeersbrug Dordrecht

1.4 Beschrijving van het project en werkzaamheden

1.4.1 *Beschrijving Verkeersbrug Dordrecht*

De Verkeersbrug Dordrecht is de verbinding tussen Dordrecht en Zwijndrecht, en is een nautische eenheid met de naastgelegen spoorbrug. De Verkeersbrug Dordrecht is gelegen in het binnenstedelijke gebied, waar momenteel diverse ruimtelijke ontwikkelingen spelen. Door deze stedelijke ontwikkelingen zal de brug in de toekomst een grotere waarde krijgen in de stad. De Verkeersbrug Dordrecht zal daarmee een prominente rol vervullen in de inrichting en vormgeving van het binnenstedelijke gebied.

De brug, opgeleverd in 1939, heeft zowel historische als functionele waarde. Oorspronkelijk diende de brug als onderdeel van de rijksweg en een belangrijke schakel in de noord-zuidverbinding tussen Rotterdam en het zuiden van Nederland. Sinds 1977 fungeert de brug als lokale weg en is hij vooral in gebruik voor lokaal autoverkeer, openbaar vervoer, fietsers en voetgangers.

De brug bevindt zich strategisch in het vaarwater tussen twee van de drukste scheepvaartknooppunten ter wereld, en ligt daarmee op de Hoofdtransportroute en de toegang tot de Rotterdamse zeehavens. Hierdoor is de Verkeersbrug Dordrecht cruciaal in het veilig faciliteren van scheepvaartpassages. Het ontwerp bevat een basculecomponent om doorvaart voor schepen mogelijk te maken, maar dit bewegingsdeel is verouderd en toe aan renovatie.

1.4.1.1 *Aanleiding project:*

De toestand van de brug is zodanig dat met kleine maatregelen de brug naar schatting nog 3-5 jaar veilig operationeel te houden is. Het bewegingswerk is versleten en voldoet niet aan de huidige normen. In 2022 is een windlastbeperking ingesteld, waardoor de beschikbaarheid niet voldoet aan de richtlijnen. Vrijwel alle technische installaties en de bediening en besturing zijn aan vervanging toe. De hoofdoverspanning heeft op punten versterking nodig. Het dek van de rijweg is versleten. De fietspaden hebben veel schade en zijn constructief te zwak. De leuning is te zwak. De brug heeft staalcorrosie en er zijn vele oude verflagen met zware metalen. Bij de aanbruggen is veel betonschade. De brugpijlers aan de zuidzijde zijn niet beschermd tegen een aanvaring. Daarnaast voldoet de brug op dit moment niet aan de vigerende Landelijke Brug- en Sluisstandaard (LBS) en de Machinerichtlijn.

1.4.1.2 *Scope project:*

Op hoofdlijnen omvat de renovatie van de Verkeersbrug Dordrecht de volgende onderdelen:

- De oeververbinding Oude Maas, de rivieroverspanningen met een aanbrug aan weerszijden;
- Bewegingswerk met twee bascules, twee basculekelders en alle installaties en automatisering;
- Bovenbouw: rijweg en fiets-/voetpaden incl. voorzieningen en wegmeubilair;
- Onderbouw: pijlers aanbrug en basculekelders;
- In de bedieningsruimte van ProRail ("het koffiefilter") zal het gedeelte t.b.v. de verkeersbrug worden vernieuwd;
- Het uitvoeren van dagelijks beheer en onderhoud tijdens de renovatiewerkzaamheden;
- Twee aanvaarbeveiligingen aan de zuidzijde

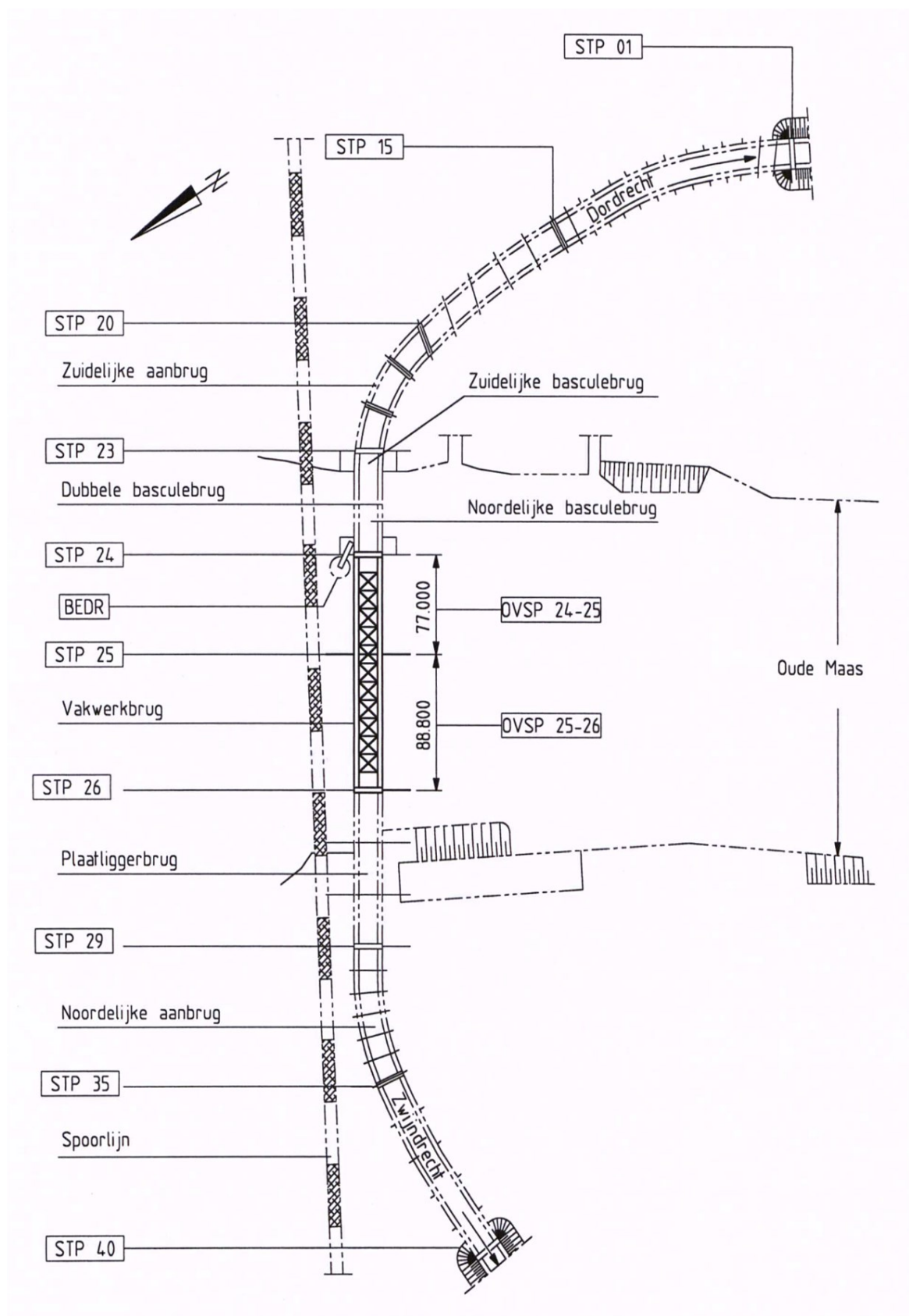
Het resultaat van de vernieuwing is een constructief veilige brug met een robuuste en betrouwbare bedienings- en besturingsinstallatie. De civiele delen kunnen weer 30 jaar zonder groot onderhoud. De levensduur van de bediening en besturing kan 15 jaar zonder groot onderhoud. Na de aanpassingen zal de windlastbeperking vervallen en voldoet de brug aan de landelijke RWS-richtlijnen (o.a. LBS en Machineveiligheid) en de eisen ten aanzien van cybersecurity respectievelijk duurzaamheid.

Het uitgangspunt om de brug grondig te renoveren zodat deze minimaal 30 jaar mee kan is mede gebaseerd op het gegeven dat het een brug met een cultuurhistorische waarde betreft die, zeker na renovatie, functioneel goed voldoet. Het is uitgangspunt dat de hoofdoverspanning met bascules langdurig behouden blijven. Door de brug nu grondig te renoveren is er in de toekomst minder onderhoud nodig wat leidt tot lagere LCC-kosten en minder hinder (en maatschappelijke kosten) in de toekomst.

Op de volgende pagina is een schematische weergave van de brug gegeven. Onderstaand een luchtfoto met nadere duiding van de brug.



Figuur 3 - Nadere duiding Verkeersbrug Dordrecht



Figuur 4 - Schematische weergave Verkeersbrug Dordrecht

1.4.1.3 *Stakeholders*

Omgevingsmanagement is een cruciale factor voor het welslagen van de renovatie. In de planfase is gestart met het bouwen van een relatie met de omgeving. In de contractvoorbereidingsfase zijn de belangen van de stakeholders opgehaald en waar mogelijk meegenomen in het project. Het doel van deze relatie is het zorgvuldig afstemmen van belangen, het beperken van hinder en het vergroten van het draagvlak voor de renovatie van de Verkeersbrug Dordrecht.

In de voorbereidingsfase heeft voornamelijk communicatie plaatsgevonden met de belangrijkste stakeholders op ambtelijk en bestuurlijk niveau. Gesprekken zijn gevoerd met de nautische sector, de omliggende gemeenten, de veiligheidsregio en belangenorganisaties. De overige omgevingspartijen zullen stapsgewijs richting de realisatie meegenomen worden in dit participatieproces.

Het doel van omgevingsmanagement voor dit project is om naast het uitdenken van een gezamenlijke bereikbaarheidsaanpak, de in- en externe omgeving te informeren over en te betrekken bij de renovatie. Het minimaliseren van bouw hinder staat hoog op de agenda, gezien de stedelijke omgeving waar de brug gesitueerd is. Het hoeft geen nader betoog dat de belangen van de nautische sector zwaar meewegen, gezien het feit dat de brug gelegen tussen de twee drukste scheepvaartknooppunten ter wereld. De nautische belangen wegen daarom zwaar in dit project.

De geplande werkzaamheden aan de Verkeersbrug Dordrecht zullen aanzienlijke hinder opleveren voor:

- Gemotoriseerd verkeer;
- Fietzers en voetgangers;
- Openbaar vervoer;
- Nood- en hulpdiensten;
- Hoge scheepvaart;
- Lage scheepvaart;
- Omwonenden in Dordrecht en Zwijndrecht;
- ProRail (treinverkeer).

Naast de externe omgeving kennen we ook een belangrijke interne omgeving. Dit betreft:

- Opdrachtgever (gedelegeerd) planfase;
- Opdrachtgever Vernieuwingsopgave;
- Regio WNZ die beheerder is van het object;
- VWM die alles rondom verkeers- en watermanagement regelt o.a. de transitie manager samen met het bedienend personeel;

ProRail

De Verkeersbrug vormt een nautische eenheid met de direct naast gelegen beweegbare spoorbrug van ProRail. Er is sprake van meerdere spoorse raakvlakken. De raakvlakken betreffen:

- De verkeersbrug vormt een nautische eenheid met de naastgelegen spoorbruggen: om hoge vaart te kunnen laten passeren moeten beide bruggen geopend zijn voordat de doorvaart kan worden vrijgegeven.
- Bediening verkeersbrug;
- Nautische seinen;
- Besturingsinstallaties verkeers- en spoorbrug;
- Storings-PLC;

- Netwerken;
- CCTV-camerasysteem;
- Marifooninstallatie;
- Meteo-installatie;
- Omroepinstallatie;
- Voeding en aarding;
- Technische ruimtes.

Voor de borging van deze raakvlakken is ProRail betrokken bij het project, levert input voor het bouwcontract, en zal tijdens de uitvoering toezicht houden waar nodig.

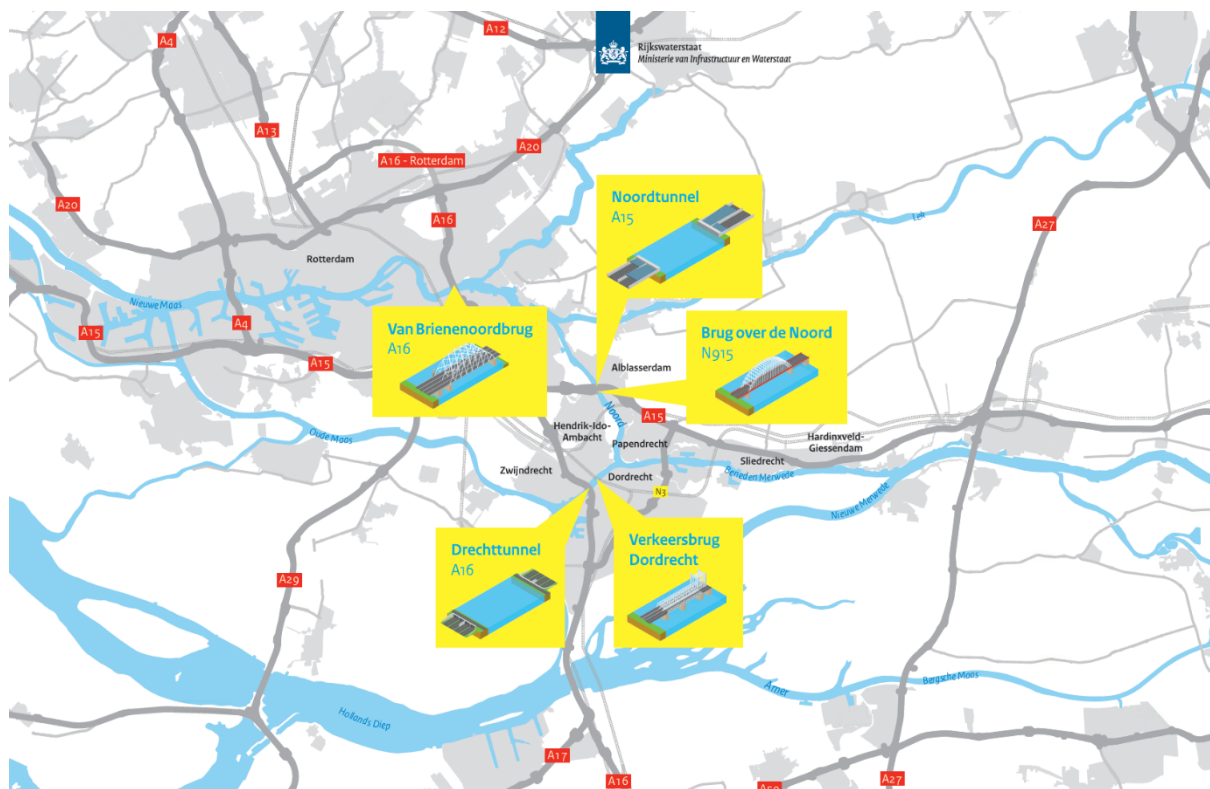
1.4.1.4 Raakvlakprojecten

Afstemming met andere geprogrammeerde werkzaamheden van RWS en andere (semi)-overheden is tevens een belangrijke verantwoordelijkheid van het omgevingsmanagement. De vernieuwingsopgave van de Verkeersbrug Dordrecht heeft verschillende raakvlakken met andere projecten in de omgeving. De projecten worden hieronder weergegeven.

Raakvlakprojecten:

- Drechttunnel onderhoud	Doorlopend
- Brug over de Noord V&R	N.n.b.
- Drechttunnel V&R	2029-2030
- Van Brienenoordbrug (omvaarroute voor hoge scheepvaart) en 2032	2029, 2030
- ProRail spoorbrug (ERTMS, omloopwielen, conserveren)	Doorlopend
- Noordtunnel V&R	2027-2028

De uitvoeringsperiode van de Verkeersbrug Dordrecht kan conflicteren met de uitvoeringsperiode van andere grote projecten in de regio. De renovatieopgave van de Van Brienenoordbrug en Drechttunnel kunnen invloed hebben op de uitvoeringsplanning van de Verkeersbrug Dordrecht. Vanuit deze grote opgaven is gevraagd om een flexibele aanpak voor wat betreft de ingeplande stremmingen op de Verkeersbrug Dordrecht.



Figuur 5 - Raakvlakprojecten

1.4.2 **Beschrijving werkzaamheden**

In bijlage 1 is een gedetailleerde beschrijving gegeven van de beoogde werkzaamheden van de vernieuwingsopgave.

1.4.3 **Uitvoeringsmethode**

Het project Renovatie Verkeersbrug Dordrecht kent enkele uitdagingen ten aanzien van hinder, raakvlakprojecten en leefbaarheid. Bij uitstek is het inpassen van de werkzaamheden aan de Verkeersbrug Dordrecht, tussen de werkzaamheden aan de Van Brienenoordbrug en de Drechtunnel, de grootste uitdaging. Ook is de hinderbeperking voor de scheepvaart een aandachtspunt.

De aanbestedende dienst is van oordeel dat het volledig in situ renoveren van de brug conflicteert met deze uitdagingen. In situ renoveren is namelijk in grotere mate een tijdrovend proces, en leidt tot grote hinder op de vaarweg.

Om deze reden zal voorgeschreven worden dat zowel de basculebruggen als de vakwerkbrug op een externe locatie gerenoveerd dienen te worden.

- De demontage, transport en hermontage is onderdeel van het contract;
- De externe werklocatie dient door de opdrachtnemer geregeld te worden.

Naar inzicht van de aanbestedende dienst kan de volledige renovatie op deze wijze mogelijk in 18 maanden uitgevoerd worden. Dit betreft de periode vanaf de eerste stremming voor het wegverkeer tot de volledige ingebruikname van de brug, inclusief het testen van het bewegingswerk.

Deze doorlooptijd maakt mogelijk dat de vernieuwingsopgave Verkeersbrug Dordrecht zonder conflict met de Drechtunnel en de Van Brienenoordbrug uitgevoerd wordt.

Zie onderstaande planningen.

	2028				2029				2030				2031				2032			
Project	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T
V&R A16 Drechtunnel (onbekend, lijn Noordtunnel)	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1
V&R A16 van Brienenoordbrug (icm vernieuwing Drechtunnel periode 2029 - 2033)*																				
V&R Verkeersbrug Dordrecht (Max 20 maanden)																				

- Naar aanleiding van de voorlopige netwerkplanning wordt uitgegaan van een doorlooptijd van maximaal 20 maanden, in de periode Q4 2030 t/m Q1 2032.

1.4.4

Project Risico's

1. RIS-0173: SLOT-wijziging leidt ertoe dat ON onvoldoende voorbereidingstijd heeft om deze te behalen.

Als slots te kort van tevoren wijzigen, bestaat het risico dat deze niet behaald worden doordat de voorbereidingstijd hiervoor onvoldoende is. Er is een indicatie voor een SLOTperiode gegeven voor de periode voorjaar 2030 tot najaar 2032. Deze indicatie heeft een afhankelijkheidsrelatie met de renovatie van de Van Brienenoordbrug en de renovatie van de Drechtunnel.

2. RIS-0009: Gemeente Dordrecht voert mogelijk bestemmingswijziging door.

Plannen van gemeente Dordrecht inzake een gebiedsontwikkeling rondom de zuidelijk aanbrug van Verkeersbrug Dordrecht kunnen conflicteren met de voorgenomen werkzaamheden. De ongewenste gebeurtenis is dat het renovatiewerk op de zuidelijk aanbrug komt te vervallen. Naar verwachting is hierover vóór aanbesteding duidelijkheid.

3. RIS-0165: Heel veel projecten in Drechtsteden die te gelijker tijd lopen en nog onvoldoende afgestemd.

Zie paragraaf 1.4.1.4.

4. RIS-0082: Hoeveelheid schade en noodzaak tot versterken of vervangen groter dan verwacht.

Op voorhand is het op bepaalde onderdelen van de renovatie moeilijk in te schatten wat de exacte werklast is. Dit kan leiden tot uitloop in planning en kosten.

5. RIS-0172: Treinvrije periodes nodig bij hijswerkzaamheden.

Het hijswerk (van de basculebrug) zal in de directe nabijheid van de spoorbrug plaatsvinden. We gaan ervan uit dat gezien de werkzaamheden er geen treinvrije periode moet worden aangevraagd bij ProRail. In een ongunstig scenario is het daarbij vereist om treinvrije periodes (TVP) aan te vragen bij ProRail. Dit creëert aandachtspunten ten aanzien van de voorbereiding en planning van de werkzaamheden.

1.4.5 **Contract & Aanbesteding**

Met de renovatie staat Rijkswaterstaat voor een aantal uitdagingen, die vragen om een goede samenwerking met de markt. Ten eerste is er sprake van een dynamische omgeving, die vraagt om een slimme planning en werkwijze. Zo spelen er grote belangen met betrekking tot de scheepvaart, en de renovatie zal ingrijpend zijn voor wegverkeer. Ook gaat aandacht uit naar de langs liggende spoorbrug, die binnen de invloedssfeer van het werk ligt.

De situatie vraagt om een uiterst efficiënte, slimme en hinderbeperkende uitvoering, die bovendien perfect gepland moet worden tussen de verschillende raakvlakprojecten. Hierbij is wendbaarheid tijdens de voorbereiding en de vernieuwing van groot belang in verband met deze omgevingsraakvlakken. Bovenal is er sprake van een opgave die RWS als opdrachtgever niet zonder de markt kan invullen, maar de opgave kent te veel onzekerheden om als zodanig op te dragen aan de markt. Voorts is een zeer nauwe samenwerking tussen RWS en markt nodig om de het project goed uit te voeren. Dit is niet mogelijk met een reguliere UAV-GC D&C (fixed price) contractvorm. Naast het feit dat deze contractvorm zich niet leent voor de opgave, leidt deze ook tot onaanvaardbare risico's voor de markt, met mogelijk een mislukte aanbesteding tot gevolg. Om deze reden is gekozen voor een hybride tweefasenaanpak.

In de navolgende alinea's zijn de relevante onderwerpen inzake de Contract & Aanbesteding uiteengezet.

- Gehele vernieuwingsscope in één contract
Het opknippen van de werkzaamheden heeft een negatief effect op de beheersbaarheid van het project, de flexibiliteit van de planning, en de mogelijkheden ten aanzien van slim uitvoeren en hinderbeperking. Daarnaast is de totale omvang van de renovatiescope beperkt genoeg om door één hoofdaannemer te beheersen. Daarom is gekozen voor een integrale benadering van de vernieuwingsopgave.
- Vormgeven in één UAV-GC contract, zonder aparte dienstenovereenkomst
Er is gekozen voor één alomvattende overeenkomst tussen OG en ON (geen ROK/NOK of dienstenovereenkomst), want;
 - Alle werkzaamheden in het contract kennen grote samenhang – direct na gunning zal aandacht uitgaan naar voorbereiding, planning en fasering van de uitvoering;
 - Aparte dienstenovereenkomst is niet nodig aangezien de eindsituatie (gerenoveerde brug) inzichtelijk is;
 - Er zijn geen gelijksoortige vernieuwingsprojecten voor handen voor een portfolioaanpak (monumentale brug, jaren 30, integraal aangepakt).
- Prijsvorming o.b.v. methodiek 'Inschrijven met onzekerheden'
Er is gekozen voor een hybride prijsvormingsmethode (hybridevorm tweefasenaanpak) waarbij de scope wordt opgedeeld in een deel vaste prijs, variabele prijs, en verrekenbare eenheden. Vaste prijs geldt voor scopeonderdelen die aan de voorkant goed af te prijzen zijn, Verrekenbaar geldt voor de werkzaamheden die kwalitatief in beeld zijn maar het volume niet (achter het behangrisico), Variabel geldt voor het werk dat (nog) onzeker is qua aard en omvang.
Hiervoor is gekozen omdat 1) de scope zich hiervoor leent (aanwezigheid inschatbare prijsonderdelen en onzekere onderdelen), 2) hierdoor nog steeds stimulans is om tijdens de aanbesteding te concurreren op prijs, en 3) RWS hiermee handvatten heeft op grip te houden op de investeringskosten tijdens de ontwerpfase. Deze prijsvormingsmethodiek is nader toegelicht in bijlage 2.

- Aanbesteding conform Concurrentiegerichtete Dialoog Light (CGDL)
Conform vigerend beleid, met het voordeel dat hiermee de mogelijk tot dialoog en samenwerking met de markt tijdens aanbesteding gecreëerd wordt.
Er is gekozen en een Concurrentiegerichtete Dialoog Light (CGDL), die de mogelijkheid biedt tot dialoog en samenwerking met de markt.

Planning mijlpalen:

• Start aanbesteding:	Q2 2026
• Gunning	Q3 2027
• Start ON voorbereiding:	Q3 2027
• Start stremming wegverkeer (uitvaren brug):	Q4 2030
• Ingebruikname brug:	Q1 2032
• Oplevering:	Q4 2032



Figuur 5 - Zijaanzicht verkeersbrug Dordrecht

2 Marktconsultatie

2.1 Procedure

2.1.1 Planning

Rijkswaterstaat hanteert de volgende planning voor de marktconsultatie:

Datum	Activiteit
13-06-2025	Publicatie Marktconsultatie op TenderNed
30-06-2025	Uiterste datum aanmelding Marktconsultatie voor 15:00 uur
10-07-2025	Marktconsultatie Start: 09:00 uur Afronding: 11:00 uur

Rijkswaterstaat draagt zorg om deze planning aan te houden, maar kan deze bij onvoorziene omstandigheden wijzigen. Belangstellenden kunnen aan bovenstaande planning geen rechten ontleen.

Indien de planning wijzigt, wordt dit via TenderNed gecommuniceerd.

2.1.2 Aanmelding

Bedrijven die interesse hebben in de digitale marktconsultatie voor de Vernieuwingsopgave van de Verkeersbrug Dordrecht zijn van harte welkom om deel te nemen aan de marktconsultatie.

Bij aanmelding wordt verzocht om het volgende te vermelden:

- Naam
- Organisatie
- Functie
- E-mailadres
- Telefoonnummer

Aanmeldingen verlopen via TenderNed (berichten) en aanmelden is noodzakelijk vóór de in paragraaf 2.1.1 genoemde 'Uiterste datum aanmelding'. Per organisatie mag maximaal één deelnemer worden aangemeld.

Deelnemers die zich aanmelden, worden via TenderNed uitgenodigd om deel te nemen. De definitieve uitnodiging (met de definitieve planning) zal uiterlijk in de week van 30 juni 2025 worden verzonden.

Het is van belang dat de juiste e-mailadressen worden opgegeven, voor deelname aan de sessie in Teams.

2.1.3 Online Marktconsultatie

De marktconsultatie zal online plaatsvinden via Microsoft Teams. De vergaderlink en praktische informatie worden tijdig verstrekt via TenderNed aan alle aangemelde deelnemers.

Bij aanvang van de digitale bijeenkomst worden de deelnemers verzocht hun aanwezigheid te bevestigen in de digitale presentielijst. Deze presentielijst wordt gedeeld via de chatfunctie in Teams, en deelnemers wordt gevraagd hun naam, organisatie en functie hierin te noteren.

De deelnemers worden verwelkomd door het projectteam van Rijkswaterstaat dat de vernieuwingsopgave van de Verkeersbrug Dordrecht zal gaan uitvoeren. Tijdens het eerste deel van de sessie worden de projectopgave en de gekozen aanpak toegelicht door Rijkswaterstaat. Er is vervolgens ruimte voor het stellen van algemene verduidelijkingsvragen via de chat of door het handopsteken in de Teams-omgeving.

Na de plenaire toelichting worden de deelnemers verdeeld in twee digitale subgroepen (breakout rooms). Elke groep bespreekt één van de centrale thema's (zie hoofdstuk 3). De discussie wordt begeleid door vertegenwoordigers van Rijkswaterstaat, die aan de hand van vooraf opgestelde vragen het gesprek structureren. Deze vragen zijn erop gericht om inzicht te verkrijgen in de visie van marktpartijen op de gekozen uitgangspunten en projectaanpak.

De opbrengsten van beide groepsgesprekken worden door Rijkswaterstaat genotuleerd. Deze worden na afloop kort samengevat, zodat alle deelnemers inzicht krijgen in de uitkomsten.

De bijeenkomst wordt gezamenlijk afgesloten in de hoofdvergadering. Tijdens deze plenaire afronding is er gelegenheid tot napraten en het stellen van laatste vragen.

2.1.4 *Afronding marktconsultatie en terugkoppeling resultaten*

Rijkswaterstaat zal de marktconsultatie afronden door een verslag hiervan te publiceren op TenderNed. In het verslag staan de belangrijkste conclusies van de sessie. In verband met dit verslag wijst Rijkswaterstaat marktpartijen nadrukkelijk op het volgende:

1. Het verslag wordt openbaar gepubliceerd. Marktpartijen verlenen toestemming aan Rijkswaterstaat om hun antwoorden en andere door hen verstrekte informatie en/of gegevens te gebruiken in dit verslag. Rijkswaterstaat zal er rekening mee houden dat er geen commercieel gevoelige informatie in het verslag wordt opgenomen.
2. Na de marktconsultatie kunnen schriftelijk verdiepende vragen worden gesteld aan de marktpartijen. Deze antwoorden en andere aanvullende gegevens worden niet gedeeld met de marktpartijen, maar dienen voor Rijkswaterstaat als aanvullende informatie op enkele vraagstukken.
3. Rijkswaterstaat behandelt de input van deelnemende partijen vertrouwelijk.

2.2 **Overige bepalingen ten aanzien van de marktconsultatie**

De marktconsultatie maakt geen onderdeel uit van de aanbesteding. Om deelnemers aan de marktconsultatie niet in een bevoordeelde positie te brengen, zal Rijkswaterstaat zorgen dat de informatie die tijdens de marktconsultatie door Rijkswaterstaat is gedeeld voor alle partijen toegankelijk is tijdens de aanbestedingsprocedures.

Bij de aanbesteding bestaat er geen onderscheid tussen partijen die al dan niet hebben deelgenomen aan de marktconsultatie.

Voortschrijdend inzicht of veranderende omstandigheden kunnen ervoor zorgen dat informatie in deze marktconsultatie kan afwijken van informatie die later (bijvoorbeeld in het kader van een aanbesteding) wordt verstrekt. Daarom kunnen er aan de informatie die in het kader van de marktconsultatie wordt verstrekt geen rechten worden ontleend.

Omdat de marktconsultatie ook voor de deelnemers zelf van toegevoegde waarde is (het helpt om de marktbenadering beter te laten aansluiten op hun behoeften) én de gevraagde inspanning gering is, heeft Rijkswaterstaat besloten om geen vergoeding toe te kennen aan deelnemers van de marktconsultatie.

3 Onderwerpen van de marktconsultatie

Voor de tweede marktconsultatie in het kader van de Vernieuwingsopgave Verkeersbrug Dordrecht richt Rijkswaterstaat zich op verdiepende thema's die voortkomen uit de besluitvorming naar aanleiding van de eerste consultatie. De kern van deze tweede ronde ligt in het toetsen van de gekozen uitgangspunten, het optimaliseren van de contractvoorwaarden en het waarborgen van een eerlijke, uitvoerbare en concurrerende aanbesteding. De twee centrale thema's zijn:

1. Prijsvorming en invulling samenwerking
2. Externe renovatie en uitvoeringsmethodiek

3.1 Thema 1: Prijsvorming en invulling samenwerking

Er is gekozen voor een hybride tweefasenaanpak, waarbij de scope wordt onderverdeeld in drie prijscategorieën: een deel vaste prijs, een deel variabele prijs (LTU) en een deel verrekenbare eenheden. Daardoor is er geen sprake van een zuivere (volledige) tweefasenaanpak, aangezien een deel van de scope op vaste prijs wordt gegund en als zodanig behandeld wordt in de samenwerking.

Ook zorgt de LTU-methode (met een uiterste waarde) ervoor dat de uiteindelijke aanneemsom, zoals overeengekomen wordt na de eerste fase, een maximumwaarde heeft (zie bijlage 2). Daardoor lijkt het project in essentie nog steeds op een 'normaal' UAV-GC contract, maar met een prijsherijkingsfase binnen marges.

De verdeling van de scope onder de categorieën 'vast', 'variabel' en 'verrekenbaar', is daardoor ook van groot belang in de mate waarin het project aantrekkelijk is voor de markt en daardoor de mate van concurrentie in de aanbesteding. In bijlage 2 is de voorlopige scopeverdeling 'vaste prijs', 'variabele prijs' en 'verrekenbare prijs' weergegeven. Ook is in deze bijlage beschreven op welke wijze de variabele en verrekenbare prijs tot stand komt.

De gekozen contractstrategie en prijsvormingsmethode is gebaseerd op een gecoördineerde samenwerking, met een leidende rol voor de ON, waarbij mogelijkheden zijn voor een intensievere samenwerking. RWS gaat graag met de markt in gesprek over de meest effectieve invulling hiervan.

Vragen

Contractstrategie & prijsvorming

P1 – In hoeverre acht de markt het werkbaar om onder de gekozen contractvorm (één UAV-GC-contract met hybride tweefasenaanpak) de vernieuwingsopgave uit te voeren?

P2 – In hoeverre is de gepresenteerde verdeling in vaste, variabele en verrekenbare scope werkbaar en begrijpelijk?

Samenwerking

P3 – Is de markt bereid en in staat om ontwerpverantwoordelijk te zijn en blijven voor de gehele scope (ook het variabele deel)?

P4 – Op welke onderdelen van de scope acht de markt een grotere rol – en verantwoordelijkheid – noodzakelijk voor Rijkswaterstaat?

P5 – Welke aanvullende elementen of waarborgen acht u wenselijk in het contract om samenwerking te bevorderen?

3.2 Thema 2: Externe renovatie en uitvoeringsmethodiek

De vakwerkbrug en de basculebruggen dienen te worden uitgevaren en extern gerenoveerd. Vanuit RWS lijkt het niet mogelijk om een locatie ter beschikking te stellen.

De aanbestedende dienst onderkent dat dit zowel qua transport als locatie aandachtspunten creëert voor het bouwcontract en de mogelijkheden voor concurrentie. Naar huidig inzicht zijn slechts een beperkt aantal marktpartijen in staat om het transport inclusief demontage van de bruggen uit te voeren. Ook gaat aandacht uit naar de uitdagingen die gepaard gaan met het regelen van een geschikte externe locatie, en de mate waarin dit kan leiden tot een ongebalanceerde concurrentiesituatie.

Vragen

Uitvoeringsmethodiek

T1 – In hoeverre is het transport (demonteren en verplaatsen bruggdelen) bepalend voor het gehele werk – onder meer ten aanzien van te leveren meerwaarde, concurrentiesituatie en prijs?

T2 – Ziet de markt knelpunten ten aanzien van de concurrentiesituatie tijdens de aanbesteding, ten gevolge van de transportcomponent in het project – met name vanwege het mogelijk beperkte aanbod hiervoor in de markt?

T3 – Hoe beïnvloedt deze uitvoeringswijze uw besluit om wel of niet in te schrijven op de aanbesteding?

Externe locatie

T4 – Welke uitdagingen ziet u in het regelen van een geschikte externe renovatielocatie?

T5 – Ziet de markt knelpunten ten aanzien van de concurrentiesituatie tijdens de aanbesteding, ten gevolge van de uitvraag van de externe locatie in het project – met name vanwege het mogelijk beperkte aanbod hiervoor in de markt?

Bijlagen

Bijlage 1 - Beschrijving werkzaamheden

In deze bijlage is een gedetailleerde beschrijving gegeven van de beoogde werkzaamheden van de vernieuwingsopgave.

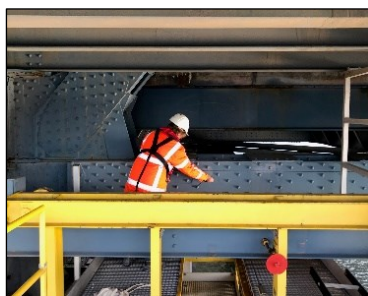
1. Conserveringswerkzaamheden:

De conservering van de staalconstructie (plaatliggerbrug, vakwerkbrug en basculebruggen), opleggingen, leuningen en stalen onderdelen in de basculekelders verkeert in matige staat. De conservering dient geheel vervangen te worden. Uit onderzoek naar de aanwezigheid van Chroom-6 en andere zware metalen is gebleken dat er zware metalen (o.a. Lood) in de conservering aanwezig zijn. Niet in alle gevallen kan onomstotelijk vastgesteld worden dat er geen Chroom-6 aanwezig is, Rijkswaterstaat gaat er daarmee van uit dat er Chroom-6 aanwezig is.

NB: Ook stalen delen, die bedekt worden door te vervangen betondekken, dienen opnieuw geconserveerd te worden.

In de onderstaande tabel wordt aangegeven wat de oppervlakten zijn voor conservering; dit zijn "circa-getallen".

Onderdelen van de brug	Oppervlakte (m2)	Lengte (m)	Aantal
Plaatliggerbrug	11.450		
Vakwerkbrug	13.150		
Basculebruggen	5.980		
Opleggingen			34 steunpunten*4 opleggingen=136
Leuningwerk vakwerkbrug, plaatbrug en basculebruggen		688	
Leuningwerk betonnen aanbruggen		1.360	



Figuur 6 - Impressie conserveringswerkzaamheden

2. Werktuigbouwkundige werkzaamheden:

Bewegingswerken basculebruggen (STP 23+24):

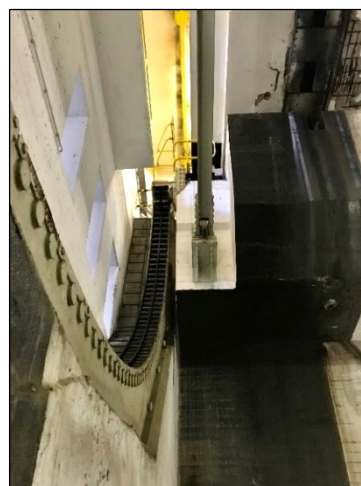
Uit de verificatieberekeningen volgt dat vrijwel alle werktuigbouwkundige onderdelen niet voldoen op: overbelasting regulier bedrijf, noodbedrijf of vermoeiing. Daarnaast voldoen ook de hoofdmotor, noodmotor en elektromagnetische koppeling niet aan de NEN6786-01. Mede op basis van het feit dat het bewegingswerk einde levensduur heeft bereikt (50 jaar) dient de gehele aandrijflijn vervangen te worden. De pennenbaan kan met uitzondering van enkele reparaties behouden worden. Het

nieuwe bewegingswerk zal conform de huidige normen ontworpen worden met een windsnelheid van 14,5 m/s. Er dient een verend element aangebracht te worden om de brug op te zetten.

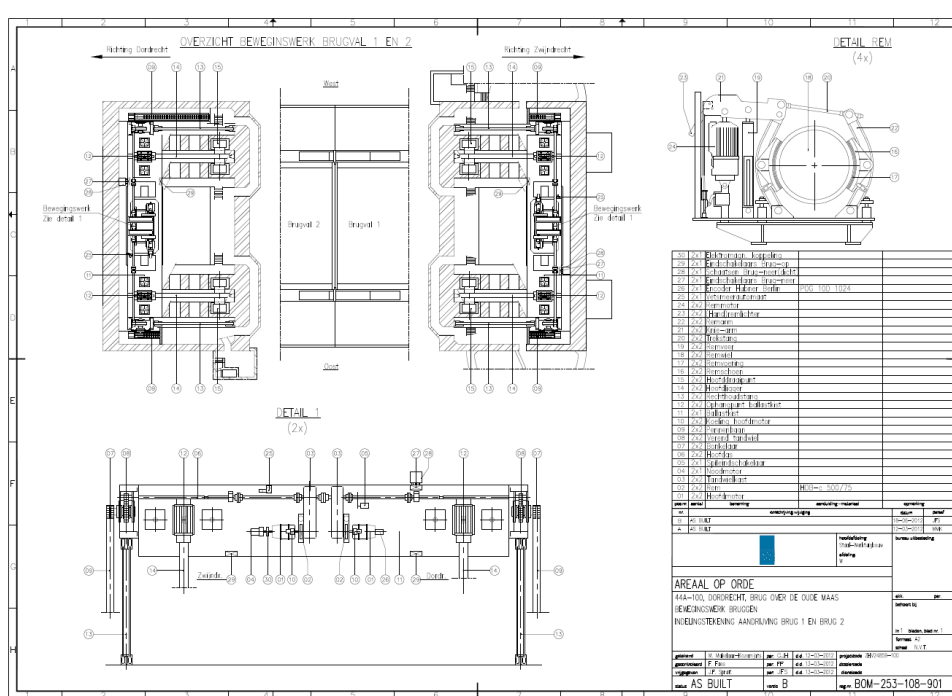
Uit het onderzoek naar de machineveiligheid blijkt dat op een groot aantal punten de bewegingswerk niet veilig te onderhouden is (o.a. leuning, afscherming, bereikbaarheid, verlichting, vluchtwegen). Er is geen asbest geconstateerd.



Figuur 8 - Grendel



Figuur 7 – Pennenbaan



Figuur 9 – As-Built bewegingswerk brugval

Grendel:

Uit onderzoek blijkt dat er speling zit op de geleiderollen van de vergrendeling. Tevens is er lichte lekkage geconstateerd bij de hydraulische cilinders.

Uit duurzaamheidsoverweging is uit de variantanalyse naar voor gekomen de hydraulische vergrendeling te vervangen door elektromechanische vergrendeling.

3. Betonwerkzaamheden:

Betonnen aanbrug Dordrechtzijde (STP01-23) en Zwijsdrechtzijde (STP29-35)

Uit de verificatieberekeningen volgt dat de betonconstructie (gedeelte autoverkeer) voldoet aan de geldende normen en richtlijnen. De fietspaden (uitkragende balk en afdekplaten) voldoen niet bij een belasting door een zwaar (onbedoeld) voertuig. Er dient een voertuigseparatie met de rijbaan aangebracht te worden.



Figuur 10 - Impressie betonwerkzaamheden

De onderzijde van de brug laat op veel plaatsen schade zien (afgedrukte dekking, scheuren). Er is een inschatting gemaakt ("Educated guess") van de hoeveelheid betonschade. Daarnaast dient een deel van het oppervlak preventief hersteld (betonnen dekkingsblokjes) te worden.

De schatting van de te herstellen betonoppervlakte bedraagt ca $140 \times 22 \times 15\% = 462 \text{ m}^2$.

Ter plaatse van de tand-nokopleggingen, voegovergangen en steunpunten chloride-indringing aanwezig is (a.g.v. dooizouten). NB: In het verleden zijn er al op zeer veel locaties betonreparaties uitgevoerd. Gedeeltelijk is hier weer schade ontstaan.



Figuur 11 - Impressie opleggingen

De tandopleggingen (stramien 15 en 20) voldoen constructief niet. Om het risico van bezwijken te voorkomen zijn hier reeds, vooruitlopend op de V&R, in 2024 constructieve maatregelen genomen.

Betonnen aanbrug Zwijndrechtzijde (STP35-40)

Met de komst van de Drechtunnel, is de aanbrug aan Zwijndrechtzijde in 1978 gereconstrueerd. Vanaf STP35 is de aanbrug vervangen door een voorgespannen dek en is er een nieuw landhoofd gemaakt, STP40.

Duidelijk zichtbaar is dat het landhoofd verplaatst is. Hierdoor staan de rubberen opleggingen tussen STP 35 en 40 onacceptabel scheef. Vooralsnog lijkt het er op dat de verplaatsing, zetting van het landhoofd gestopt is. Het landhoofd wordt de komende jaren gemonitord door Rijkswaterstaat CIV. Binnen de V&R zullen de opleggingen vervangen worden.



Figuur 12 - Deformatie aanbrug Zwijndrechtzijde

Betonnen dekken in de vakwerk- en plaatliggerbrug (STP24-29)

De betonnen autorijdekken voldoen constructief niet langs de zijkanten van het dek. De betonnen autorijdekken dienen geheel vervangen te worden en aan de zijkanten versterkt te worden. Als meekoppelkansen kunnen hiermee de capaciteit van hemelafvoer verbeterd worden en de contactvlakken tussen staal en beton volledig geconserveerd worden.

De afmetingen van het autorijdek bedragen: lengte x breedte = ca 268 x 11 m².

4. Staalwerkzaamheden:

Plaatliggerbrug, vakwerkbrug en basculebruggen (STP23-29)

Uit verificatieberekeningen blijkt dat de staalconstructie lokaal niet voldoet, lokaal dienen er versterkingen aangebracht te worden. Tevens dienen de aansluiting van de leuningen op het brugdek verbeterd te worden.

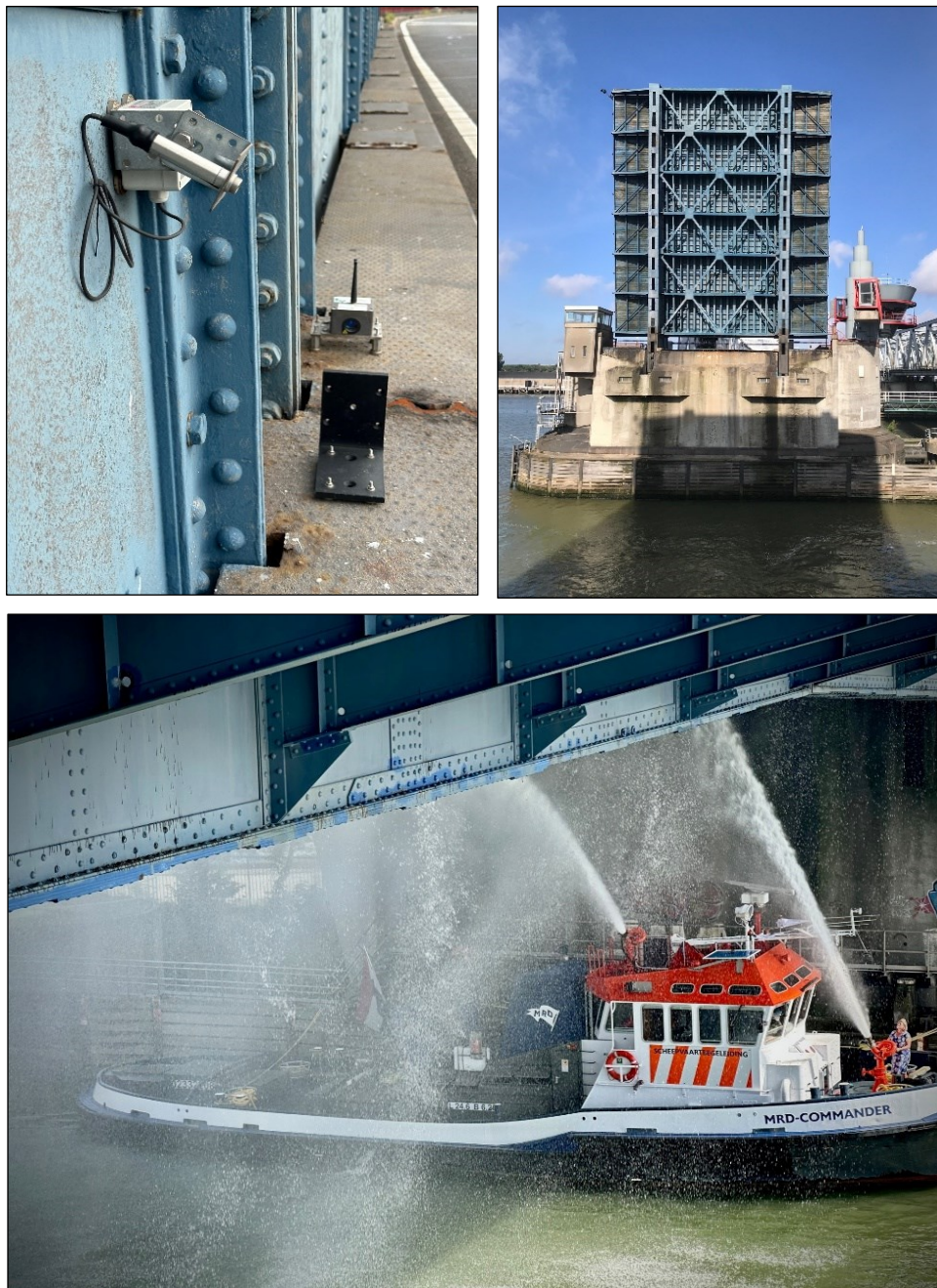
Daarnaast is er de noodzaak om de stalen plaatliggers, de vakwerkconstructie en de hoofdliggers van de basculebruggen d.m.v. een geleideconstructie te beschermen tegen aanrijding.



Figuur 13 - Impressie staalwerkzaamheden

Om bij de renovatie van de basculebruggen zoveel mogelijk de hinder voor de hoge scheepvaart te beperken en de uitvoering veilig te laten plaatsvinden, is besloten om in het contract mee te geven dat de basculebruggen ge(de)monteerd en op een externe locatie (werf) gerenoveerd dienen te worden.

Ook kunnen dan de problemen t.a.v. "hittestress" goed aangepakt worden. De afgelopen jaren bleek het steeds vaker noodzakelijk om de brug in warme periodes te koelen. In 2024 zijn er tijdelijke maatregelen getroffen om de voegen te verruimen.



Figuur 14 - Basculebruggen en hittestress

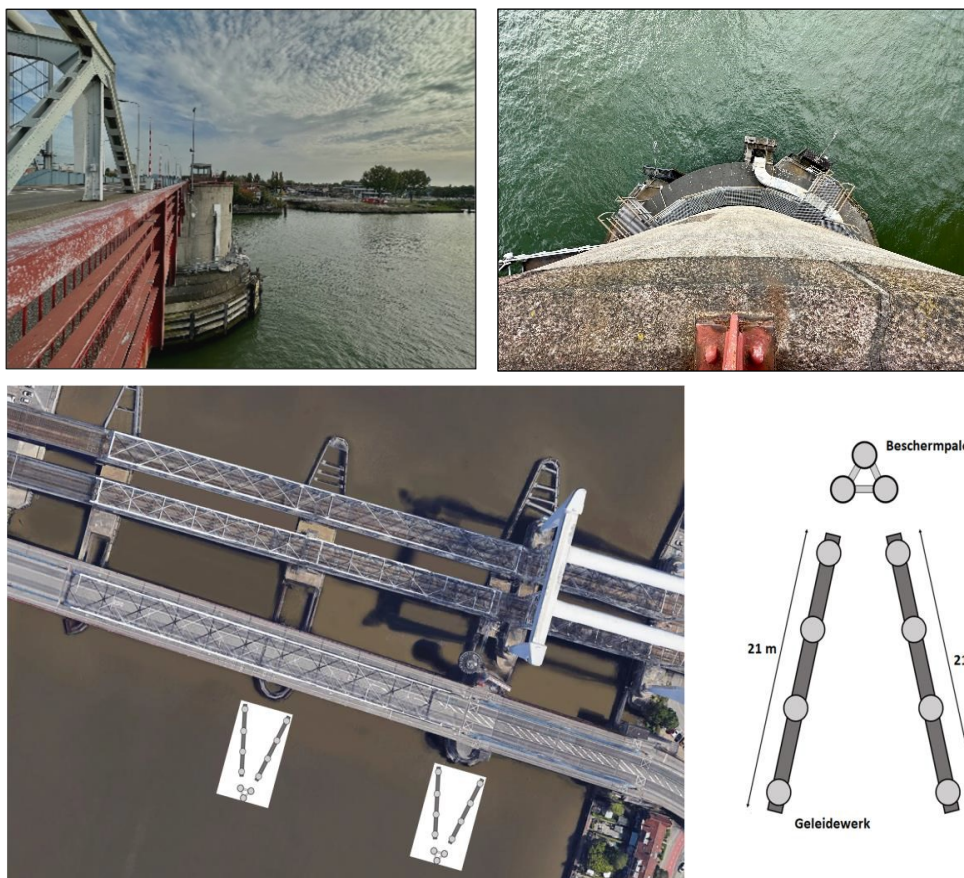
5. Waterbouwkundige werkzaamheden:

Remming- en geleidewerk

Uit de bureauonderzoek blijkt dat de bestaande remmingwerken bij STP24 en STP23 en de wachtplaatsen voor zee- en beroepsvaart in een matige staat van onderhoud verkeren: verzakkingen, houtrot, instabiliteit. Er dienen maatregelen genomen te worden om de functionaliteit en de constructieve veiligheid voor de komende 30 jaar te garanderen.

Aanvaarbeveiliging STP24 en 25

De STP24 en STP25 zijn onvoldoende beschermd tegen een aanvaring: vanuit constructieve en nautische veiligheid is voor beide locaties een geleideconstructie cq aanvaarbeveiliging noodzakelijk.



Figuur 15 - Impressie aanvaarbeveiliging

Drijvend remmingwerk (wachtplaats voor schepen bij gesloten brug)

Het drijvend remmingwerk is gelegen aan de Handelskade te Dordrecht en doet dienst als tijdelijke wachtplaats voor schepen wanneer de brug gesloten is. Er zijn diverse onvolkomenheden geconstateerd aan het drijvend remmingwerk. De precieze omvang zal de komende weken worden vastgesteld. Het herstel zal onderdeel gaan zijn van het contract Renovatie Verkeersbrug Dordrecht.



Figuur 16 - Drijvend remmingwerk

Zinker:

De bestaande waterkabels dienen vervangen te worden. Hiertoe dient er een zinker tussen de basculekelders aangebracht te worden.

6. Wegenbouwkundige werkzaamheden:

Alle asfaltconstructies, slijtlagen en houten fietspaddekken zijn einde levensduur en dienen vervangen te worden. De asfaltconstructie dient dusdanig ontworpen en uitgevoerd te worden dat geluidshinder a.g.v. het passerende verkeer zoveel mogelijk beperkt wordt. De slijtlaag op de basculebrug dient in een lichte kleur uitgevoerd te worden.

In de onderstaande tabel wordt aangegeven wat de oppervlakten zijn voor het aanbrengen van een asfaltconstructie en slijtlagen (dit zijn "circa-getallen").

Onderdelen van de brug	Oppervlakte in m2
Plaatliggerbrug + Vakwerkbrug (asfalt)	2.959
Basculebrug (slijtlaag)	836
Aanbrug (asfalt)	7.614
Fiets- en voetpad (slijtlaag)	9.686

7. Bouwkundige werkzaamheden

Uit het onderzoek naar de machineveiligheid en overige inspecties blijkt dat de basculekelders op een groot aantal punten niet veilig zijn (o.a. leuning, afscherming, bereikbaarheid, verlichting, vluchtwegen). Daarnaast is er zeer veel schade geconstateerd (afgedrukte dekking, scheuren). In het verleden is door de beheerder opdracht gegeven de losse schollen te verwijderen. Delen van de kelders zijn een periode afgesloten geweest om te betreden. De conservering van de betonwanden is in slechte staat en dient vervangen te worden. Gedurende de planfase is een deel van de bordessen hersteld/vervallen en zijn leuningaansluitingen verbeterd. Hierdoor konden vier afgekeurde bordessen hierna weer opengesteld worden voor het betreden van onderhoudspersoneel. Grootschalig betonherstel is noodzakelijk om verdere degradatie van de constructie te voorkomen. Daarnaast verkeren ook de oude bediengebouwen in zeer slechte staat: de deuren, ramen, kozijnen, tegelwerk, daken dienen vervangen te worden en hemelwaterafvoer dient verbeterd te worden.

In de huidige kelders of oude bediengebouwen zijn geen voorzieningen aanwezig voor het onderhoudspersoneel (schaffen, keuken, toilet met stromend water). Deze voorzieningen dienen in het oude bedienhuis aan Dordrechtzijde opgenomen te worden. Daarnaast dient er in de kelder aan Zwijndrechtzijde een nieuwe e-ruimte voor de besturingskasten gemaakt te worden. Omdat de Verkeersbrug Dordrecht voor Rijkswaterstaat een monumentale status heeft, dienen alle bouwkundige werkzaamheden met respect voor het oorspronkelijke ontwerp, binnen het Esthetisch programma van eisen, gerenoveerd te worden.



Figuur 17 - Impressie bouwkundige werkzaamheden

8. E-werkzaamheden, IA

Bediening en besturing, logische functievervullers (LFV's), laagspanningsinstallatie, waterkabels, noodstroomvoorziening.

De bediening en besturing is einde levensduur is, reserveonderdelen zijn veelal niet meer leverbaar en dienen vervangen te worden. De bediening van de verkeerbrug en de spoorbrug vindt plaats vanuit het "koffiefilter", het bediengebouw van ProRail. De bestaande bedienplek voor de verkeersbrug dient vervangen te worden door een LBS-bedienplek. Hiertoe dienen de bediening en besturing van de Verkeersbrug en Spoorbrug ontvlochten te worden.



Figuur 18 - Impressie elektrische installaties

De laagspanningsinstallatie en LFV's, zoals o.a. CCTV-installatie, omroepinstallatie, landverkeer- en scheepvaartseinen, intercom, melding brandweer, storingsmelding, afsluitbomen en meteo-, info- en loggingsysteem zijn einde levensduur en zullen vervangen worden. Ook de klimaatinstallatie in de technische ruimtes, het LAN/WAN netwerk, de noodstopketen, de aarding en bliksembeveiliging dienen vervangen cq aangebracht te worden. De openbare verlichting dient verduurzaamd te worden: dimbaar, LED.

De waterkabels dienen vervangen te worden. Hiertoe dient er een zinker tussen de basculekelders aangebracht te worden. De aansluiting met het noodstroomaggregaat zal komen te vervallen, er dient een opstelplaats aan de Dordrechtzijde voor een mobiel noodstroomaggregaat gerealiseerd te worden.

Om de bedieningseisen nog meer te standaardiseren is in de planfase een 'papierbouwblok' document opgesteld dat aanvullende eisen stelt aan het nieuw te bouwen 3BB systeem.

Bijlage 2 - Prijsvormingsmethodiek en Scopeverdeling

In deze bijlage is de prijsvormingsmethodiek beschreven. Daarbij wordt uitgegaan van een verdeling van de renovatiescope onder de categorieën 'vaste prijs', 'verrekenbare prijs' en 'variabele prijs'. De voorgenomen scopeverdeling hierbij is ook opgenomen in deze bijlage.

Doelstellingen en aanpak Fase 1

Het doel van fase 1 is om in samenwerking met de opdrachtnemer binnen 24 maanden tot een robuust en gedragen ontwerp en uitvoeringsplan te komen, zodat de beoogde planning en slots tijdens de uitvoering gehaald zullen worden. Daarnaast hecht de aanbesteder veel waarde aan op voorspelbare en beheerste wijze tot een kosteneffectieve en transparante prijs te komen.

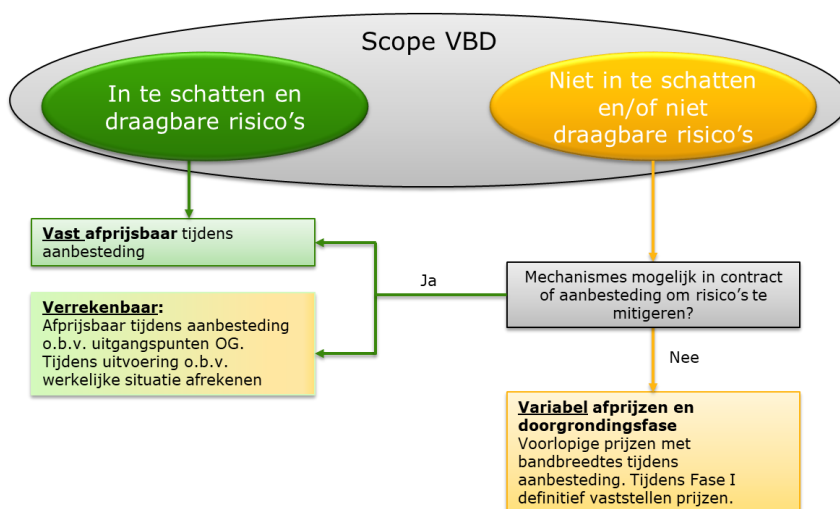
Fase 1 wordt na gunning doorlopen met de winnende partij uit de aanbesteding waarbij opdrachtnemer de opgave nader kan doorgronden, hierbij krijgt hij de gelegenheid om zich samen met opdrachtgever nader in de opgave te verdiepen, zich de beschikbare informatie eigen te maken, verder aanvullend (areaal)onderzoek te doen, verwachtingen af te stemmen en het ontwerp verder uit te werken, met als resultaat het opleveren van de eindproducten van Fase 1.

Vast, variabel en verrekenbaar

De aanbesteder hanteert een onderscheid in hoofdlijnen op vast (1), verrekenbaar (2) en variabel (3) voor de prijsbijstelling. In het kort is de werkwijze voor deze onderdelen als volgt:

- Vast: De onderdelen van de opgave waarvan de risico's in voldoende mate ingeschat kunnen worden. Hiervoor dienen gegadigde bij inschrijving een vaste prijs aan te bieden en vindt geen prijsbijstelling plaats tijdens de Fase 1.
- Verrekenbaar: De onderdelen waarvan de omvang op voorhand lastig is in te schatten zowel in de aanbesteding als in Fase 1. Voor dit deel wordt pas tijdens de daadwerkelijke renovatie duidelijk wat de omvang is. Voor deze werkzaamheden worden achteraf de daadwerkelijke benodigde hoeveelheden afgerekend op basis van eenheidsprijzen die inschrijver heeft aangeboden.
- Variabel: Dit onderdeel bevat niet of lastig op voorhand in te schatten risico's voor gegadigden, dit maakt onderdeel uit van Fase I. Voor dit deel worden voorlopige prijzen met bandbreedtes uitgevraagd. Aan het eind van Fase 1 dient de opdrachtnemer een definitieve prijs aan te bieden, waarbij de opdrachtnemer verschillen ten opzichte van de inschrijving door middel van het principe "Comply or explain" dient te onderbouwen.

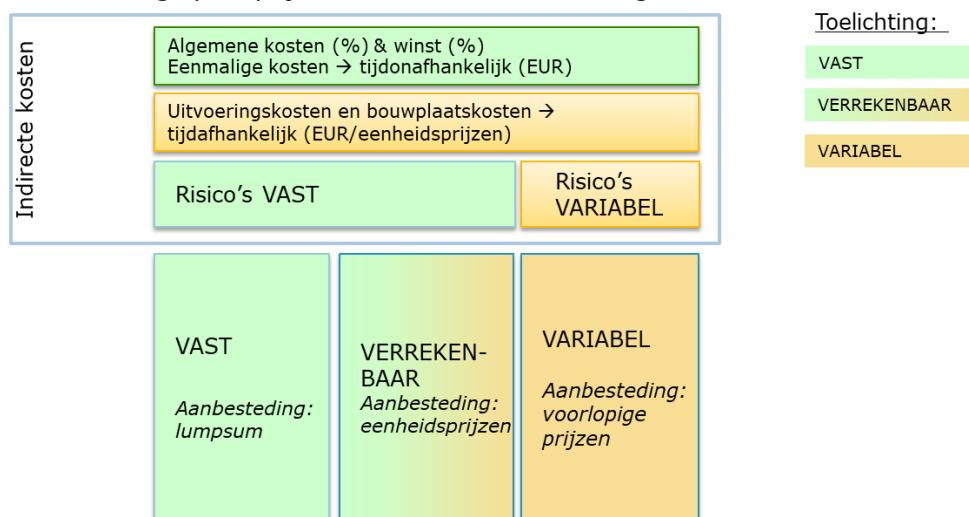
In de volgende figuur is de aanpak schematisch weergegeven.



Figuur 1 Verdeling vast, verrekenbaar, variabel.

Prijs toelichting

De toelichting op de prijs ziet er schematisch als volgt uit:



Figuur 2 Indeling kostensoorten naar vast, verrekenbaar en variabel

Alle onderdelen uit bovenstaande schema worden meegenomen in de inschrijvingsprijs en komen in concurrentie tot stand:

- Voor de vaste prijs betreft het de gebruikelijke inschrijvingsmethodiek: inschrijver biedt een vaste prijs aan voor de desbetreffende werkzaamheden inclusief risico-opslag voor dit vaste deel.
- Voor de verrekenbare delen biedt de inschrijver eenheidsprijzen (prijs per m3, m2, m1, ton, etc);
- Voor het variabele deel biedt de inschrijver voorlopige prijzen met bandbreedtes aan. De bandbreedtes worden tijdens de dialoofase in samenspraak met de gegadigden vastgesteld. Deze vormen tevens het plafondbedrag voor Fase 1;
- Algemene kosten & winst: dit betreffen vaste percentages die de opdrachtnemer bij inschrijving aan biedt. De hoogte van deze percentages kan niet meer bijgesteld worden. De totale som voor de algemene kosten en voor winst worden vastgezet op het moment dat het variabele deel aan het eind van de doorgrotingsfase is bijgesteld.
- Eenmalige kosten betreft een vast bedrag dat de opdrachtnemer bij inschrijving aanbiedt en dat niet meer bijgesteld kan worden.

- Uitvoeringskosten en bouwplaatskosten betreffen een combinatie van vaste bedragen en eenheidsprijzen, waarbij de tijdsafhankelijke onderdelen en de onderdelen die raken aan de ombouwwijze bijgesteld kunnen worden in Fase 1.

Scopeverdeling Vast, Verrekenbaar, Variabel

Onderstaande tabel bevat het overzicht van de verdeling tussen vast, verrekenbaar en variabel en de bijbehorende contractuele principes.

	Vast	Verrekenbaar	Variabel (=vast na Fase 1)
Principes	- Aanbesteding: ON biedt vaste prijs aan - Fase 1: geen prijsbijstelling - Uitvoering: UAV-GC 2025	- Aanbesteding: ON biedt eenheidsprijzen aan o.b.v. uitgangspunten OG - Fase 1: Geen prijsbijstelling - Uitvoering: Afrekenen o.b.v. werkelijke hoeveelheden + UAV-GC 2025	- Aanbesteding: ON biedt voorlopige prijzen met bandbreedtes aan - Fase 1: prijsbijstelling - Uitvoering: UAV-GC 2025
Onderdelen Technische scope	- IMJO; - Conservering - Wegsysteem, wegverharding, houten delen en slijtlagen; - Voegovergangen en opleggingen; - HWA-systeem; - Logische functievervullers; - Bewegingswerk; - Zinker; - Bediening en besturing incl. ontvlechting spoorbrug; - Externe werklocatie; - Transport brugdelen, incl. (de)montage, hijsen/vijzelen;	- Betonreparaties; - Staalreparaties voor zover niet met het blote oog zichtbaar;	- Versterkingsmaatregelen staal; - Versterkingsmaatregelen beton in basculekelders; - Bouwkundige werkzaamheden; - Maatregelen i.k.v. machineveiligheid en CE-markering; - Vervanging betonnen dekken vakwerkbrug en plaatliggerbrug; - Remming en geleidewerken (niet zijnde aanlegplaats);
Proces	- Engineering tijdens Fase 2; - Aanvullende areaal- en conditionerende onderzoeken fase 1;	- Integrale inzet fase I (projectorganisatie, werkvoorbereiding en ontwerp) muv: - Aanvullende areaal- en conditionerende onderzoeken Fase I; - MJO tijdens Fase 1	
OM	Omgevingsmanagement zoals beschreven in VSP, tijdens fase 2;	Omgevingsmanagement zoals beschreven in VSP, tijdens fase 1;	Verkeersmaatregelen (o.b.v. vooraf aangeboden eenheidsprijzen);

Disclaimer: Bovenstaande tabel is slechts een weergave van de huidige denkwijze van de aanbestedende dienst, en is enkel bedoeld om met de markt het gesprek te voeren.

Bijlage 3 - Verslag eerste marktconsultatie

Op 30 januari is de eerste marktconsultatie georganiseerd. Kenmerk van deze marktconsultatie is AT-2024-34 Renovatie Verkeersbrug Dordrecht.

Het verslag van de eerste marktconsultatie is te vinden in het mapje 'documenten'.