



RWS INFORMATIE

Rapportage marktconsultatie

Vernieuwing A20 Giessenbrug

Uitgegeven door	Rijkswaterstaat Grote Projecten en Onderhoud
Auteur	Marten Lagemaat
Telefoon	06 151 304 91
E-mail	marten.lagemaat@rws.nl
Datum	1 augustus 2025
Versienummer	1.0
Status	Definitief



Inhoud

1	INLEIDING.....	3
1.1	BEKNOPTE OMSCHRIJVING PROJECT.....	3
1.2	MARKTCONSULTATIE.....	3
1.3	DEELNEMERS.....	3
1.4	VERVOLGTRAJECT	3
2	MARKTINFORMATIEBIJEENKOMST	5
3	RESULTATEN VAN DE MARKTCONSULTATIE	6
3.1	THEMA 1: TECHNIEK.....	6
3.2	THEMA 2: PLANNING	7
3.3	THEMA 3: VEILIGHEID	8
3.4	TOT SLOT.....	9
	BIJLAGEN.....	10
BIJLAGE I	DEELNEMERS.....	11
BIJLAGE II	PRESENTATIE MARKTINFORMATIEBIJEENKOMST	12

1 Inleiding

1.1 Beknopte omschrijving project

Het project Vernieuwing A20 Giessenbrug betreft de grootschalige vernieuwing van de Giessenbrug, onderdeel van de A20 in de Ruit van Rotterdam. Deze beweegbare brug wordt sinds 2017 niet meer bediend vanwege veiligheidsproblemen. Het niet-bedienen van de Giessenbrug leidt tot een hoogtebeperking voor de scheepvaart op de Delfshavense Schie. Project Vernieuwing A20 Giessenbrug is in zoverre bijzonder dat Rijkswaterstaat voornemens is de bestaande beweegbare brug te vervangen door een vaste overspanning met hogere doorvaarthoogte. Ook huidige vaste doorvaartopening zal worden vervangen, zodat beide doorvaartopeningen een doorvaarthoogte krijgen van 6,60 m.

Vanuit technische randvoorwaarden en op uitvoerbaarheid zijn er verschillende opties voor de nieuwe vaste overspanning beoordeeld en afgewogen in een variantenanalyse. Een dun betonnen brugdek met behoud van de huidige middenpijler is de beste oplossing om het wegprofiel zo min mogelijk te verhogen en noodzakelijke aanpassingen aan de aanbruggen zo beperkt mogelijk te houden. Deze keuze is kaderstellend voor het project.

1.2 Marktconsultatie

Op 10 juni 2025 heeft Rijkswaterstaat op TenderNed de aankondiging gedaan voor een marktconsultatie voor het project Vernieuwing A20 Giessenbrug. Hiertoe heeft op 9 juli 2025 een marktinformatiebijeenkomst plaatsgevonden met als doel om de markt te informeren en te enthousiasmeren over de opgave binnen het project Vernieuwing A20 Giessenbrug.

Aansluitend is tussen 9 en 17 juli 2025 met aantal partijen een marktconsultatie gehouden. Tijdens deze marktconsultatie is met de geïnteresseerde partijen vooral gesproken over de thema's techniek, veiligheid en planning.

Deze rapportage geeft een verslag van de marktinformatiebijeenkomst en marktconsultatie.

1.3 Deelnemers

In bijlage I is een overzicht opgenomen met deelnemende partijen aan de marktinformatie en marktconsultatie.

1.4 Vervolgtraject

Rijkswaterstaat benadrukt dat de marktconsultatie geen onderdeel uitmaakt 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 aanbestedingsprocedure.

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 (in het kader van een aanbesteding of ander verwervingstraject) wordt verstrekt. Daarom kunnen er aan de informatie die in het kader van de marktconsultatie wordt verstrekt geen rechten worden ontleend.

2 Marktinformatiebijeenkomst

Tijdens de marktinformatiebijeenkomst zijn de volgende toelichtingen gegeven:

- Introductie
Robert de Roos, Portfoliomanager Bruggen
- Projectachtergrond
Jurgen Klein, Projectmanager
- Techniek
Magda Pikkaart, Technisch manager
- Omgeving
Jens de Jong, Adviseur omgeving
- Inkoop en aanbesteding
Marten Lagemaat, Contractmanager

De presentatie van de marktinformatiebijeenkomst is opgenomen in bijlage II van deze rapportage.

3 Resultaten van de marktconsultatie

Dit hoofdstuk geeft per thema een samenvatting op hoofdlijnen van de resultaten van de marktconsultatie. Niet alle opmerkingen van de marktpartijen komen in deze rapportage terug. De rapportage geeft wel het overkoepelend beeld van hetgeen is besproken tijdens de gesprekken.

3.1 Thema 1: Techniek

In verband met de bereikbaarheid van de regio en het beperken van hinder, heeft Rijkswaterstaat besloten om gedurende de werkzaamheden een deel van de A20 beschikbaar te houden voor wegverkeer. Hierdoor dient de brug gefaseerd te worden gesloopt, waarbij met de zuidelijke deel van de Giessenbrug wordt begonnen (A20 Re, val C). Het verkeer op de A20 Li wordt middels een 3-0 fasering over het A20 Li met 2 rijstroken richting Gouda en 1 rijstrook richting Hoek van Holland.

Voor het vijzelen van de aanbruggen is alleen de eindsituatie gedefinieerd. De wapening dient behouden te blijven en daarom is gekozen voor hydrojetten. Een nadere uitwerking van uitvoeringsmethode en fasering is niet opgesteld. In verband met de bereikbaarheid van de regio en het beperken van hinder is het niet mogelijk de A20 vierkant af te sluiten.

Rijkswaterstaat voorziet om een voorlopig ontwerp voor te schrijven in de uitvraag, dat op een wisselend detailniveau is uitgewerkt. Hierbij geldt dat delen van het ontwerp op het niveau van een VO of DO zijn. Voor het vijzelen van de brug is alleen de eindsituatie gedefinieerd.

Vraag 1.1: Ziet u specifieke kansen of risico's ten aanzien van de te kiezen uitvoeringsmethoden?

Marktpartijen zien kansen om de hinder voor de omgeving te beperken door een gefaseerde uitvoering, gebruik van voorbouwlocaties en prefabricage van bruggdelen. Rijkswaterstaat gaat beoordelen in hoeverre een dergelijke aanpak tot de uitvoeringsmogelijkheden behoort.

Door marktpartijen zijn verschillende risico's benoemd met betrekking tot de uitvoering. De voornaamste risico's die zijn besproken zijn:

- Beperkte werkruimte rondom de brug en bij de pijlers;
- Onzekerheden over de staat van het object, waaronder de betonkwaliteit en het draagvermogen van bestaande pijlers en funderingen;
- Mogelijke noodzaak tot aanpassing of vervanging van bestaande opleggingen en voegconstructies.

Vraag 1.2: Rijkswaterstaat geeft de randvoorwaarden voor het vijzelen aan. Welke informatie heeft u nodig voor de verdere voorbereiding van deze werkzaamheden?

Marktpartijen geven aan dat de volgende informatie relevant is bij de voorbereiding

van deze werkzaamheden:

- As-built gegevens van de brug.
- Randvoorwaarden voor vijzelen.
- Tijdig verstrekken van beschikbare ontwerpmodel.
- Juiste en volledige onderzoeken met betrekking tot de staat van het object en ondergrond.

Onder marktpartijen is consensus dat het uitwerken van het vijzelontwerp aan de uitvoerende partij en daarin gespecialiseerde bedrijven moet worden overgelaten.

Vraag 1.3: Welke risico's ziet voor de voorbereiding en uitvoering van het vijzelen van de brug?

Marktpartijen zien diverse risico's die met een zorgvuldige voorbereiding van het vijzelen goed beheersbaar zijn, zoals de draagkracht en krachtwerking van de bestaande constructie en hulpconstructies. Een belangrijk risico is het optreden van onvoorziene schade aan de constructie tijdens het vijzelen.

Vraag 1.4: Is het wenselijk dat Rijkswaterstaat het ontwerp uitwerkt tot een definitief ontwerp of is dit een activiteit die beter door de markt kan worden opgepakt? Opmerking: uitwerking versterkingsmaatregelen en aansluitingen pijler 3, 4 en kelder dak

Marktpartijen reageren wisselend op het benodigde uitwerkingsniveau van het ontwerp. Sommige marktpartijen vinden het wenselijk dat Rijkswaterstaat het huidige ontwerp afrondt tot een DO, met name vanwege het risicoprofiel tijdens de aanbesteding. Marktpartijen zien ook voordelen om bij de verdere uitwerking van het ontwerp kennis over de uitvoering te betrekken.

3.2 Thema 2: Planning

De uitvoeringswerkzaamheden zijn voor het grootste deel voorzien in 2028. Belangrijke aandachtspunten in de planning zijn de benodigde doorlooptijd voor de voorbereiding van de werkzaamheden en de tijdsduur van de twee verkeersslots in 2028.

Vraag 2.1: Hoe kijkt u aan tegen de doorlooptijd van de voorbereidings- en ontwerpfasen in relatie tot de uitvoering in 2028? Wat ziet u hierin als het kritieke pad?

De beschikbare doorlooptijd wordt over het algemeen als haalbaar beschouwd. Wel benadrukken marktpartijen dat de beschikbare tijd krap is en geen ruimte biedt voor tegenvallers en/of vertraging. Daarnaast is weinig tot geen tijd beschikbaar voor het uitvoeren van extra onderzoeken. Het kritieke pad betreft de uitwerking van het DO en UO, inclusief benodigde afstemming met Rijkswaterstaat. Ook het verkrijgen van de omgevingsvergunning en inkoop zijn bepalend in de planning.

Vraag 2.2: Hoe kijkt u aan tegen de tijdsduur van de twee verkeersslots in 2028?

Marktpartijen zien de tijdsduur van de twee verkeersslots als krap, maar haalbaar.

Wel benadrukken marktpartijen het belang om buffers op te nemen in de planning, dit is noodzakelijk om het optreden van risico's te kunnen opvangen. Het vrijzelen zelf wordt niet gezien als maatgevend in de duur van de verkeersslots. Daarnaast is benoemd dat een periode van één maand tussen de twee slots onvoldoende is om leerervaringen te benutten bij het tweede slot.

Vraag 2.3: Welke toprisico's ziet u ten aanzien van de fasering en uitvoeringsplanning zoals opgenomen in bijlage II?

De volgende toprisico's zijn benoemd:

- Uitloop door onvoorziene omstandigheden met de staat van het object.
- Beperkte ruimte rondom de brug voor gelijktijdige werkzaamheden.
- Weersinvloeden en ongunstige perioden in relatie tot de geplande hijsactiviteiten.
- Verkeerskundige en nautische risico's, bereikbaarheid bij calamiteiten en voor nood- en hulpdiensten.

Vraag 2.4: Waar ziet u mogelijkheden voor optimalisatie van de uitvoeringsplanning zoals opgenomen in bijlage II?

Voor optimalisatie van de uitvoeringsplanning wordt voornamelijk een oplossing gezocht in de prefabricage van de brug en de versterkingsonderdelen. Verdere mogelijkheden zijn het combineren van verkeersslots met onderhoud aan naastgelegen kunstwerken, het inzetten van pendelviaducts voor fiets- en lokaal verkeer en het bouwen van werksteigers vanaf de waterzijde om parallel te kunnen werken en de parallelle uitvoering van vrijzel- en versterkingswerkzaamheden. Tot slot wordt het inzetten van een hulpbrug als optimalisatie genoemd.

Vraag 2.5: Wat moet Rijkswaterstaat voor start aanbesteding zeker wel of niet regelen?

Marktpartijen geven Rijkswaterstaat de volgende aandachtspunten mee in aanloop naar de aanbesteding:

- Het belang van complete projectinformatie.
- Doorlooptijd omgevingsvergunning en vergunningen vaarweg.
- Contractuele helderheid risicoverdeling.
- Beschikbaarheid bouwterrein en tijdelijke werkgrond.
- Goed vooronderzoek naar kwaliteit beton.
- Duidelijke randvoorwaarden met betrekking tot vrijzelen.
- Afstemming met vaarwegverkeer over de scheepvaartpassages.
- Helderheid over de status van de kabels en leidingen.
- Een evenwichtige contractvorm, passend bij de complexiteit van het project.

3.3 Thema 3: Veiligheid

Een aanzienlijk deel van de werkzaamheden vindt plaats binnen het invloedsgebied van de Rijksweg A20, op een hooggelegen brug/viaduct en boven de vaarweg. Voor het werk zijn diversie weg- en vaarwegafsluitingen noodzakelijk.

Vraag 3.1: Ziet u met betrekking tot de beperkte beschikbare ruimte knelpunten die Rijkswaterstaat bij het opstellen van de overeenkomst kan wegnemen?

Marktpartijen benoemen dat Rijkswaterstaat zoveel mogelijk informatie moet geven over het beschikbare werk- en bouwterrein. Van belang is dat bij de werkgrenzen rekening wordt gehouden met hulpconstructies onder de aanbruggen. Bij voorkeur dient ook op het water zoveel mogelijk ruimte worden geboden. Hiervoor dient tijdig te zijn afgestemd met de stakeholders.

Vraag 3.2: Hoe kijkt u aan tegen de doorgang van het verkeer gedurende de werkzaamheden en ook tijdens de verkeersslots?

Marktpartijen benadrukken het belang van een goede onderlinge samenwerking in het omgevings- en verkeersmanagement, vanwege de grote impact van de verkeersslots. Daarnaast moet goed rekening worden gehouden met de risico's van funderings-, hijs- en sloopactiviteiten in de directe nabijheid van het doorgaande verkeer.

Vraag 3.3: Hoe kijkt u aan tegen het bieden van de mogelijkheid tot regelmatige passage van de scheepvaart gedurende de werkzaamheden?

Marktpartijen zien diverse mogelijkheden voor scheepvaart om te passeren tijdens de werkzaamheden, maar onderkennen ook dat dit invloed kan hebben op de planning en kosten. Om sommige momenten tijdens de uitvoering zal tijdelijk een gehele stremming van de vaarweg nodig zijn.

3.4 Tot slot

Vraag 4.1: Welke overige adviezen of aanbevelingen heeft u voor Rijkswaterstaat voor de aanbesteding van het project Vernieuwing A20 Giessenbrug?

Diverse marktpartijen pleiten voor het toepassen van een tweefasen-aanpak of bouwteam, vanwege het risicoprofiel maar ook om kennis en ervaring goed te benutten in de samenwerking tijdens de ontwerpfase. Daarbij wordt een voordeel gezien in een kortere aanbestedingsperiode, zodat meer tijd beschikbaar blijft na gunning. Marktpartijen geven aan dat de capaciteit in de markt om te tenderen beperkt is, en daarom selectief zijn.

Een andere variant die als optie is benoemd is het aanbesteden van een E&C-contract, om het risicoprofiel en benodigde inspanning tijdens de aanbesteding voor de markt te verlagen.

Marktpartijen benoemen daarnaast als aanbevelingen:

- EMVI-BPKV-criteria met ruimte voor onderscheidend vermogen.
- Realistische tendervergoeding in relatie tot de ontwerpinspanning.
- Indexatieregeling bij voorkeur op 100% van de opdrachtwaarde.

Bijlagen

- I Deelnemers
- II Presentatie marktinformatiebijeenkomst

Bijlage I Deelnemers

Bij de marktinformatiebijeenkomst waren de volgende partijen aanwezig:

- Civiele technieken deBoer bv
- de boer dc
- Ballast Nedam Infra B.V.
- BAM Infra B.V.
- Count & Cooper Consulting B.V.
- Movares Nederland B.V.
- Sweco Nederland B.V.
- Hollandia Services B.V.
- Dura Vermeer Infra Landelijke Projecten BV
- Boskalis Nederland B.V.
- Freyssinet Zuidwest B.V.

De volgende partijen hebben de vragenlijst ten behoeve van de marktconsultatie ingediend:

- de boer dc
- BAM Infra B.V.
- Count & Cooper Consulting B.V.
- Sweco Nederland B.V.
- Hollandia Services B.V.
- Dura Vermeer Infra Landelijke Projecten BV
- Freyssinet Zuidwest B.V.

Tijdens de marktconsultatie zijn gesprekken gevoerd met:

- Civiele technieken deBoer bv
- de boer dc
- Ballast Nedam Infra B.V.
- BAM Infra B.V.
- Count & Cooper Consulting B.V.
- Dura Vermeer Infra Landelijke Projecten BV
- Freyssinet Zuidwest B.V.

Bijlage II Presentatie marktinformatiebijeenkomst



Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Project Vernieuwing A20 Giessenbrug

Marktinformatie en marktconsultatie

Door projectteam Giessenbrug

9 juli 2025





Programma

1. Welkom door Robert de Roos
2. Over het project
3. Techniek
4. Omgeving
5. Contract en inkoop
6. Vragenronde
7. Afsluiting



Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Introductie

Robert de Roos
Portfoliomanager Bruggen GPO





Projectteam

- › PM: Jurgen Klein
- › MPB: Erik Kerkhoven
- › CM: Marten Lagemaat
- › TM: Magda Pikkaart
- › OM: Laura Hazewindus
- › RAM: Esther Kreukniet





Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Over het project

Jurgen Klein
Projectmanager



Vernieuwing A20 Giessenbrug





De Giessenbrug

Waar de A20 en Delfhavense Schie elkaar
onopvallend kruisen

De Giessenbrug



De Giessenbrug









Aanleiding Vernieuwing

- > Brug vaak en langdurig in storing → aanzienlijke files
- > Begin 2017 weer storingsen en WNZ-besluit staken bediening (niet veilig)
- > Voorkeursvariant voor ombouw naar vaste brug

GIESSENBRUG A20 WEER IN STORING

🕒 vrijdag 11 november 2016 📍 Rotterdam

[Nieuws](#) > [Rotterdam](#) > Giessenbrug A20 weer in storing



Rotterdam - Vrijdagochtend is de Giessenbrug op de A20 in Rotterdam opnieuw in storing gegaan. Gisterochtend stond de brug ook al geruime tijd open, met forse files tot gevolg.

Voorkeursvariant: twee maal 6,60m



Finale variantenafweging (2024)

Variant 1: beweegbaar naar vast, met mitigerende maatregelen



Variant 3: één brede doorvaart op 6,60



Variant 5: behouden huidige situatie niet-functionele beweegbare brug



Variant 2: twee maal 6,60



Variant 4: beweegbare brug





Wij gaan voor:

- › Veiligheid voorop
- › Samenwerking als basis voor succes
- › Voorspelbaarheid en betrouwbaarheid naar elkaar en de omgeving



Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Techniek

Magda Pikkaart
Manager techniek





Scope en planning

- Scope van het werk
- Ontwerp en samenwerking
- Planning



Aanbrug west

Brug over de Schie

Aanbrug oost

Noordelijk viaduct in
de afrit en toerit

Zuidelijk viaduct in
toerit



Realisatiescope Vernieuwing A20 Giessenbrug Rotterdam

8. Maatregelen ter bevordering van de verkeersveiligheid (Weginrichting)

7. Groot onderhoud

- I. Vervangen en overige werkzaamheden opleggingen afrit 12 A20
- II. Conserveren leuningen en stalen rolopleggingen (aanbruggen) óf vervangen door gewapende rubber opleggingen
- III. Diverse uitgesteld onderhoud



Giessenbaan
(val A)

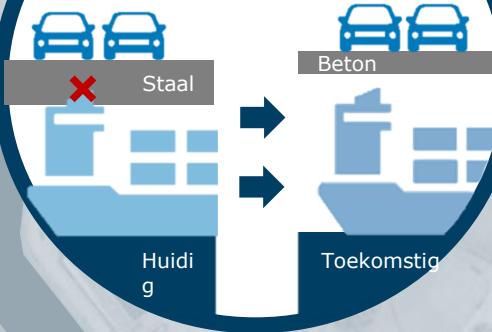
A20-Re
(val C)

A20-Li
(val B)

Beweegbaar deel over
Delfshavense Schie

Hoogteprofiel

Doorvaarthoogte winnen door
vervanging brugvallen door dun
betonnen dek



9. Wat doen we niet?

- I. Capaciteitsuitbreiding
- II. Toevoegen vluchtstrook
- III. Creëren extra ruimtebeslag

5. Meekoppelkans

- I. Sociale veiligheid verbeteren

4. En verder (beweegbaar deel)

- I. Vernieuwen en versterken remming- en geleidewerk en dukdalfen
- II. Verwijderen bedienhuis

2. Aanpassingen aan wegdek aanbruggen

- I. Uitvullen constructie voor en na brug t.b.v. aansluiting nieuw brugdek
 - I. Opvijzelen vloervelden
 - I. 30cm verhoging aanbruggen
- II. Voor zowel A20 als Giessenbaan
- III. Dubbellaags ZOAB (MJPB)

3. (Verkeers-)systemen

- I. Instandhouden noodzakelijke (verkeers-) systemen, waaronder MTM, trajectcontrole en verlichting
- II. Verwijderen verkeerssystemen beweegbare brug, waaronder afsluitbomen en voorwaarschuwing
- III. Loskoppelen van verkeerscentrale Rhon

6. bereikbaarheid

- I. Verkeers- en mobiliteitsmaatregelen
- II. 3 tot 4 maanden hinder in 2 fasen in 2028
- III. 3-0 fasering



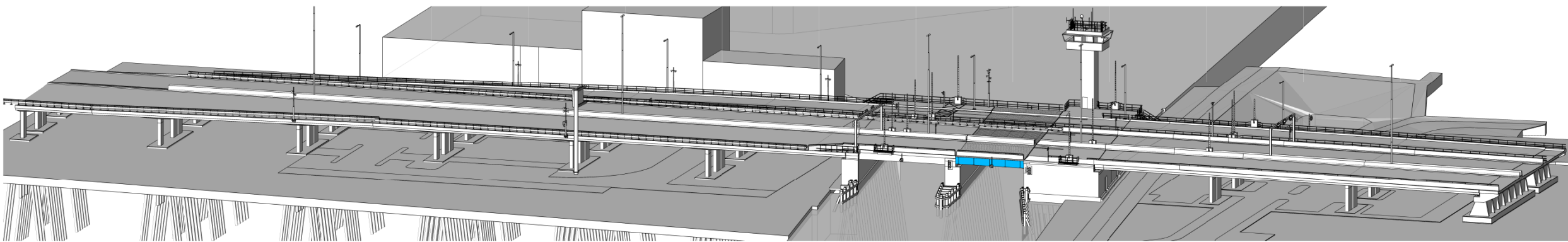
Indicatieve plangrens

Hoek
van
Holland
(A20-Li)



Ontwerp en samenwerking

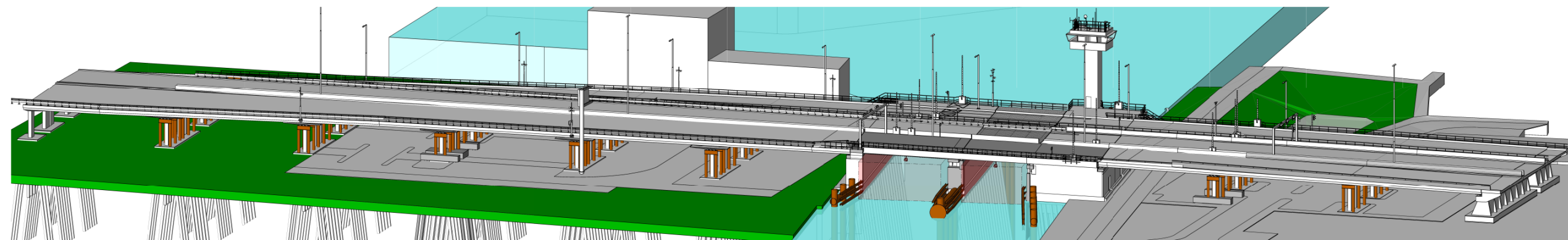
- Startpunt is ontwerp op VO niveau
- Voorbereiding, DO, UO
- Verantwoordelijkheden
- SAMEN werken





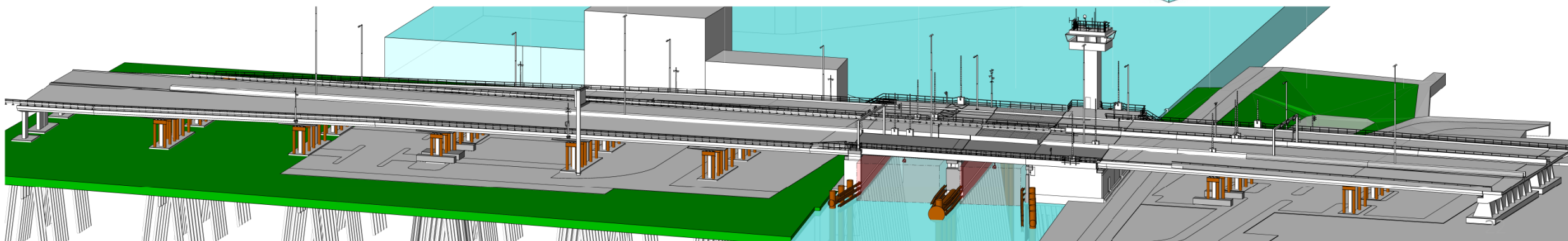
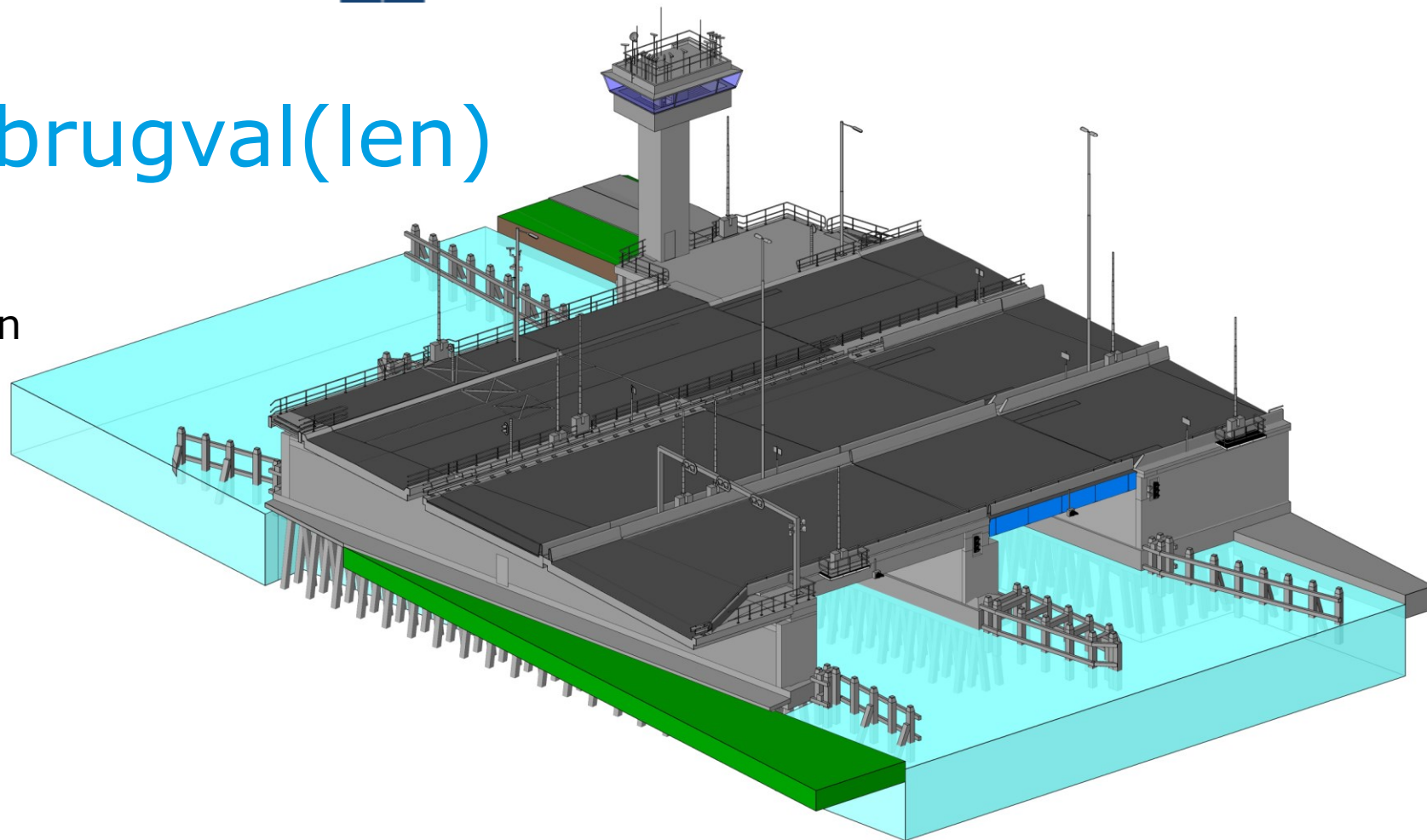
Voorbereidende werkzaamheden

- Mobilisatie en bouwterrein inrichting
- Brugkelder: demontage ballast en installaties
- Vijzelen
- Tubexpalen



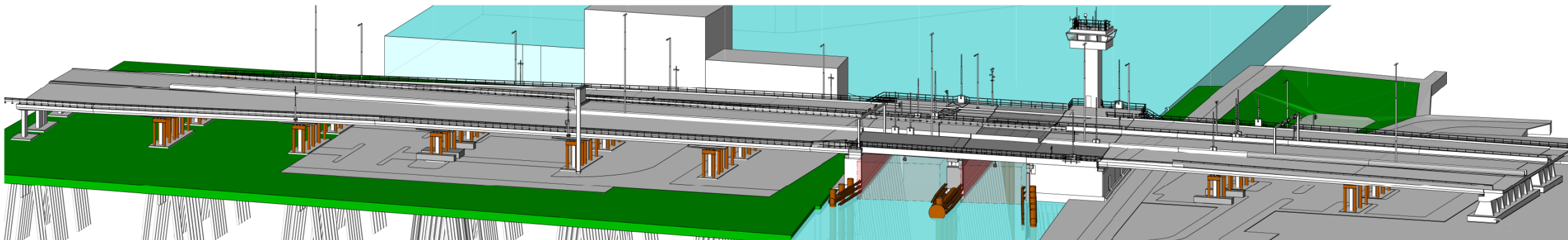
Kritieke pad: brugval(len)

- Verwijderen vallen
- Nieuwe betonnen dekken





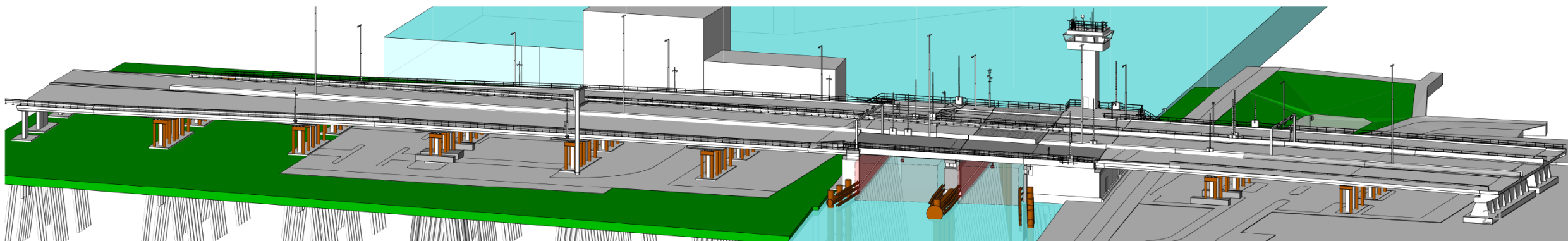
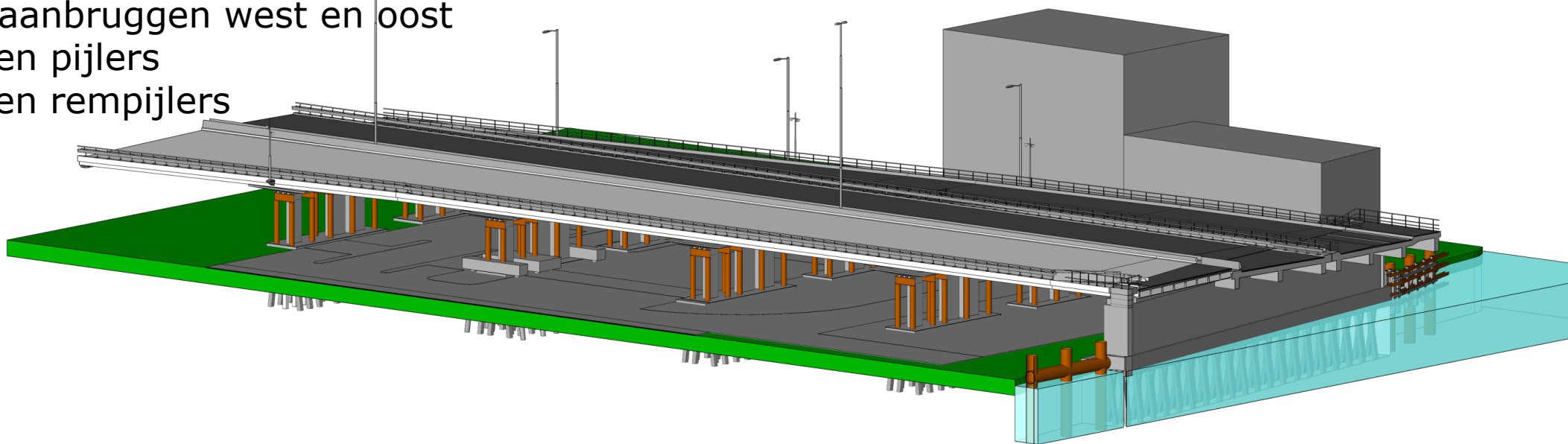
- [illegible]





Kritieke pad: aanbruggen

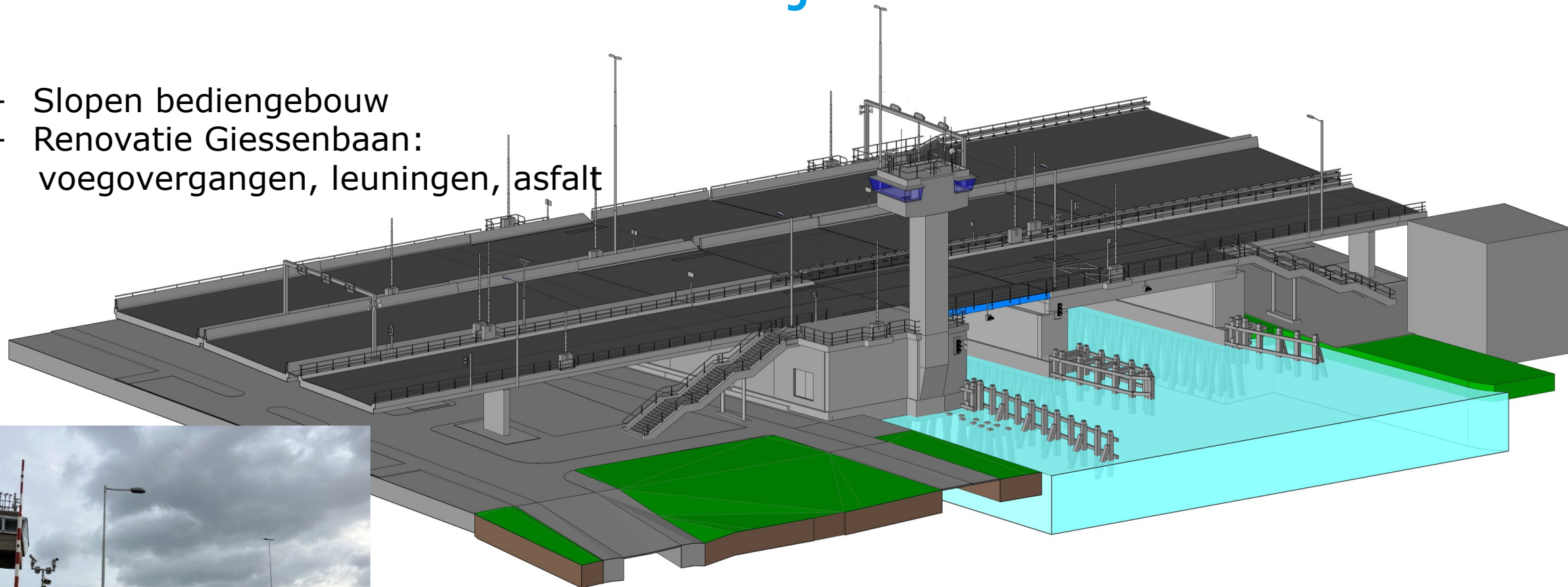
- Slopen en losmaken pijlers
- Vijzelen aanbruggen west en oost
- Aanpassen pijlers
- Versterken rempijlers

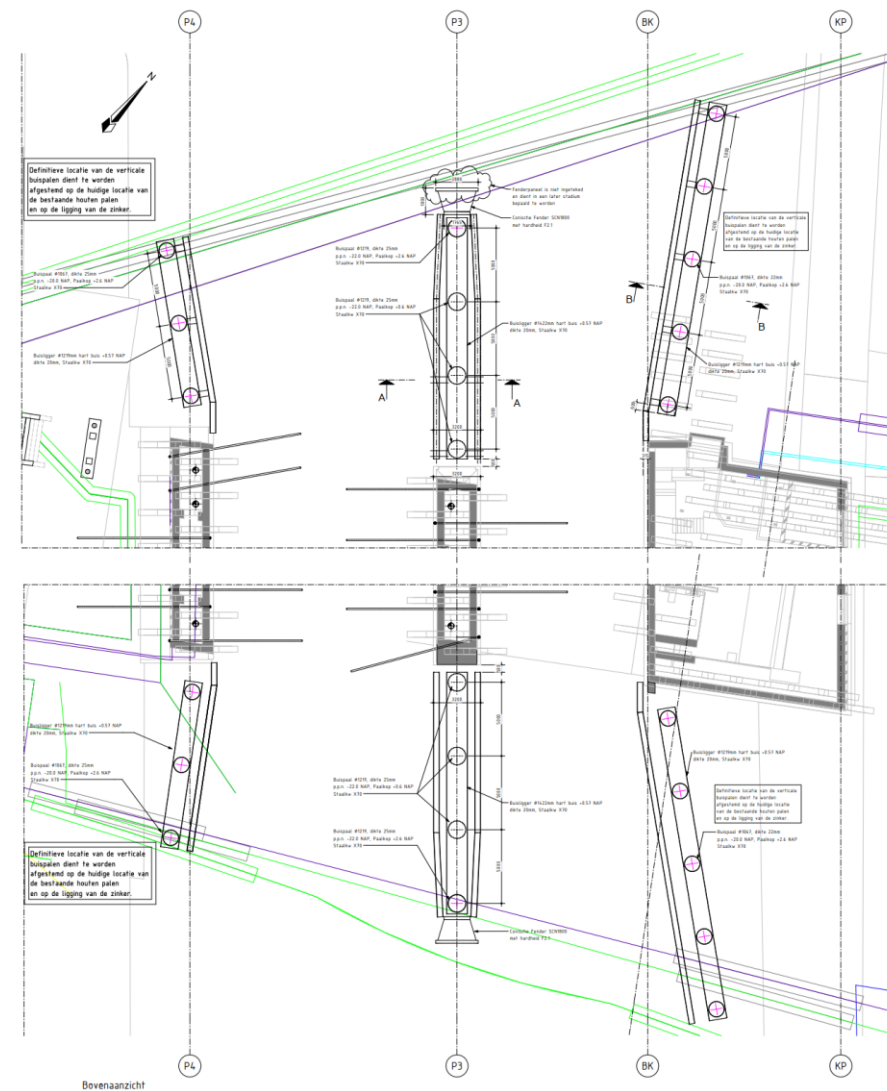




Werkzaamheden noordzijde

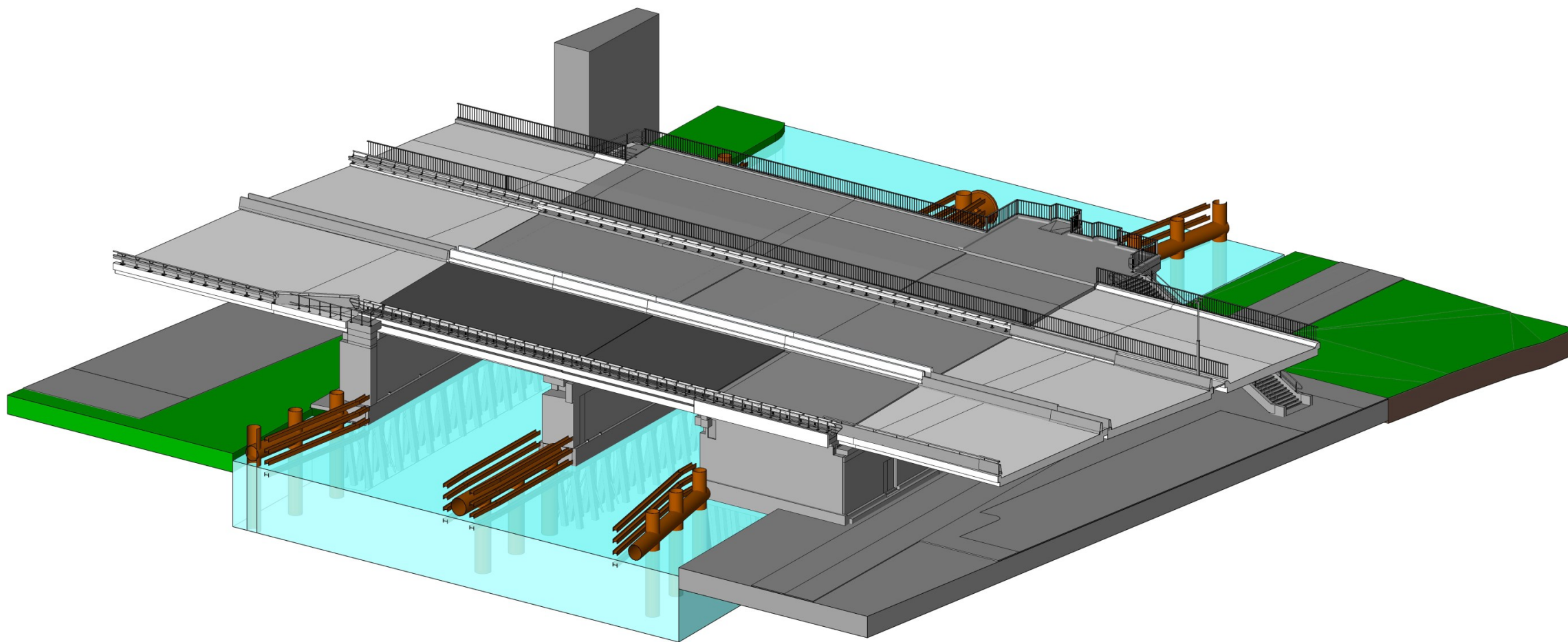
- Slopen bediengebouw
- Renovatie Giessenbaan:
voegovergangen, leuning, asfalt







Projectresultaat





Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Omgeving

Jens de Jong
Adviseur omgeving



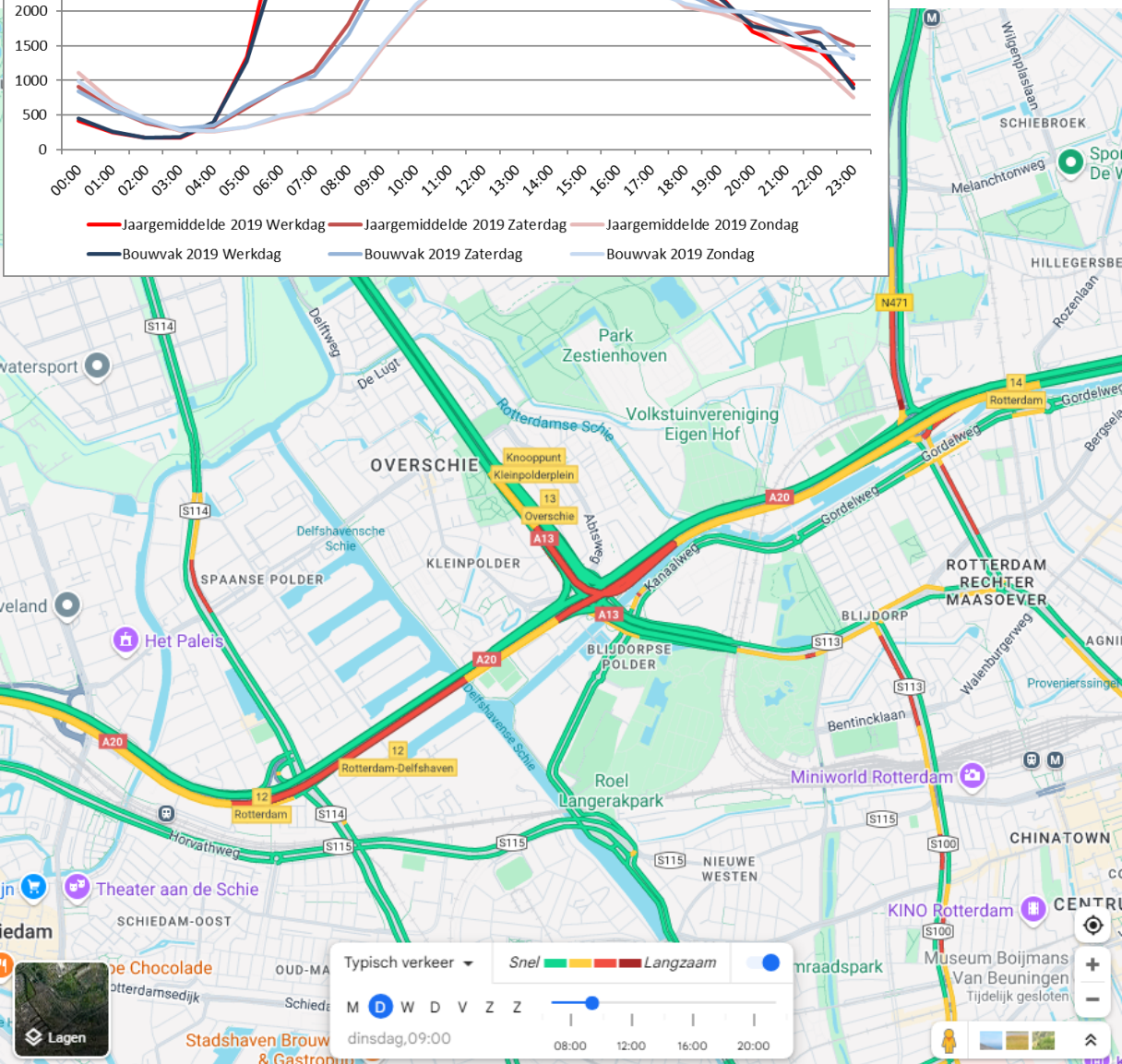
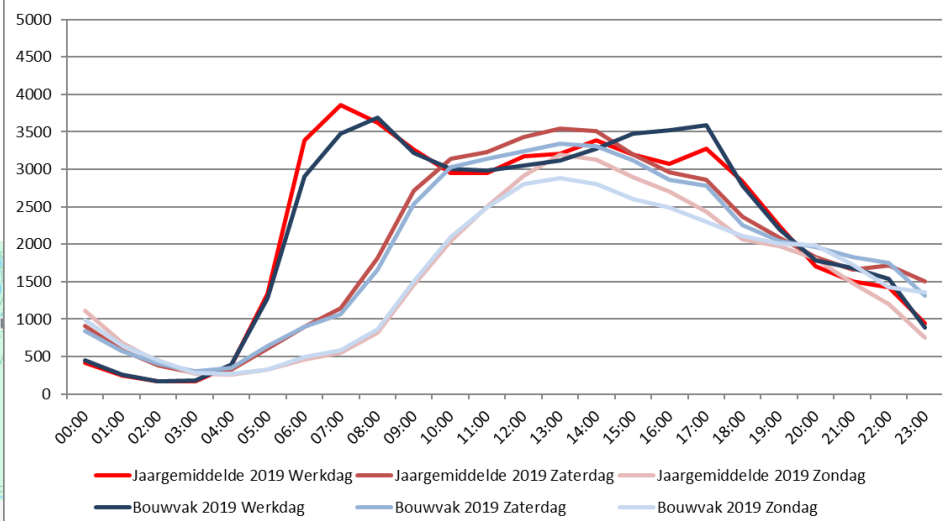


Belangrijkste stakeholders

- (Vaar-)Wegbeheerders:
 - Gemeente Rotterdam
 - Gemeente Schiedam
 - Havenbedrijf
 - Provincie Zuid-Holland
- Nood- en hulpdiensten
- Bedrijven in omgeving
- Vaarweg gebruikers
- Extra aandacht voor scouting, voetbalvereniging en woonbootbewoners



A20Re Giessenbrug km 28.4



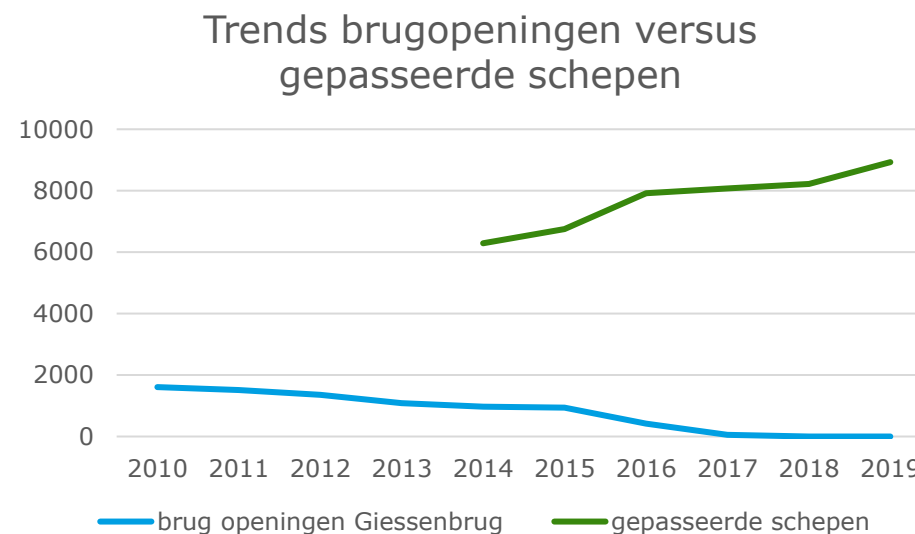
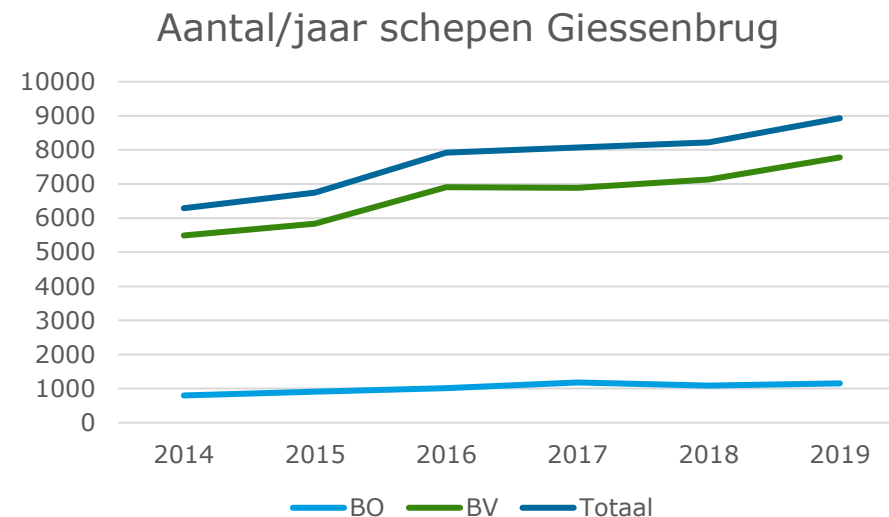
Wegverkeer

- > De A20: onderdeel van de Rotterdamse Ruit
 - Twee maal drie rijstroken
 - Files in OS en AS (top 10)
 - 45-52.000 mvt/richting/dag
 - 30-40% groei tot 2040
- > De Giessenbaan: lokale schakel tussen de wijken en uitvalsweg van centrum R'dam
 - Twee maal één rijstrook
 - 6.000 mvt/dag
 - Fietspad twee richtingen
 - Voetpad



Vaarwegverkeer

- Delfhavense Schie
 - Klasse III vaarweg
 - Ontheffing klasse IV-schepen
 - Verbinding tussen Den Haag, Delft en Rotterdam en verder
- 9.000 schepen/j = 20-40/dag
 - meeste door de brede doorvaart
- Beeld groei tot max < 15.000 schepen/j
- Beleid: stimulering watertransport (modal shift), meer benutten havenbedrijfsterreinen



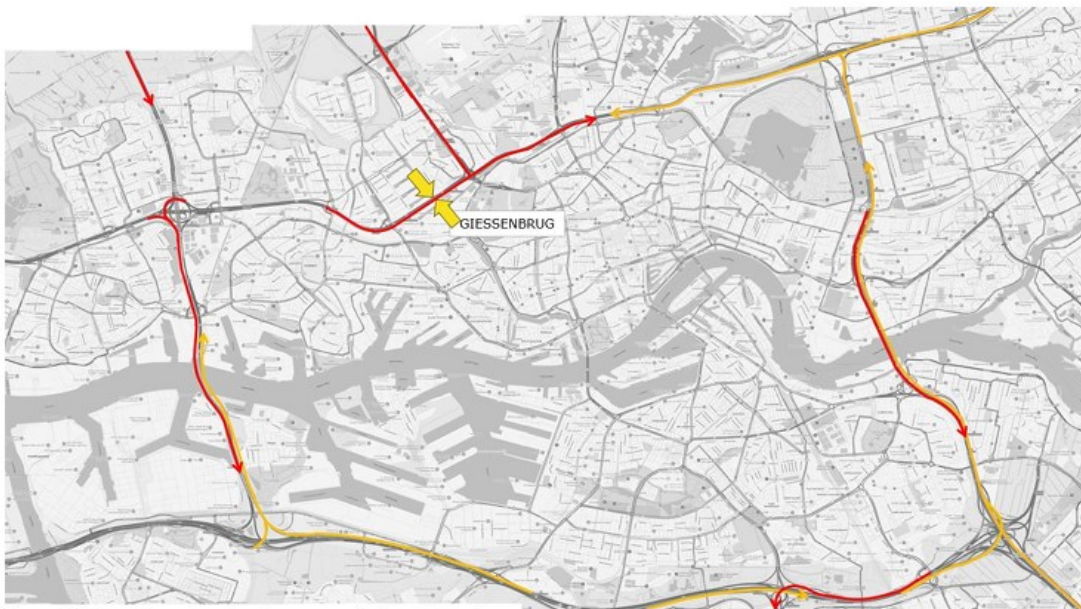


Bereikbaarheid wegverkeer

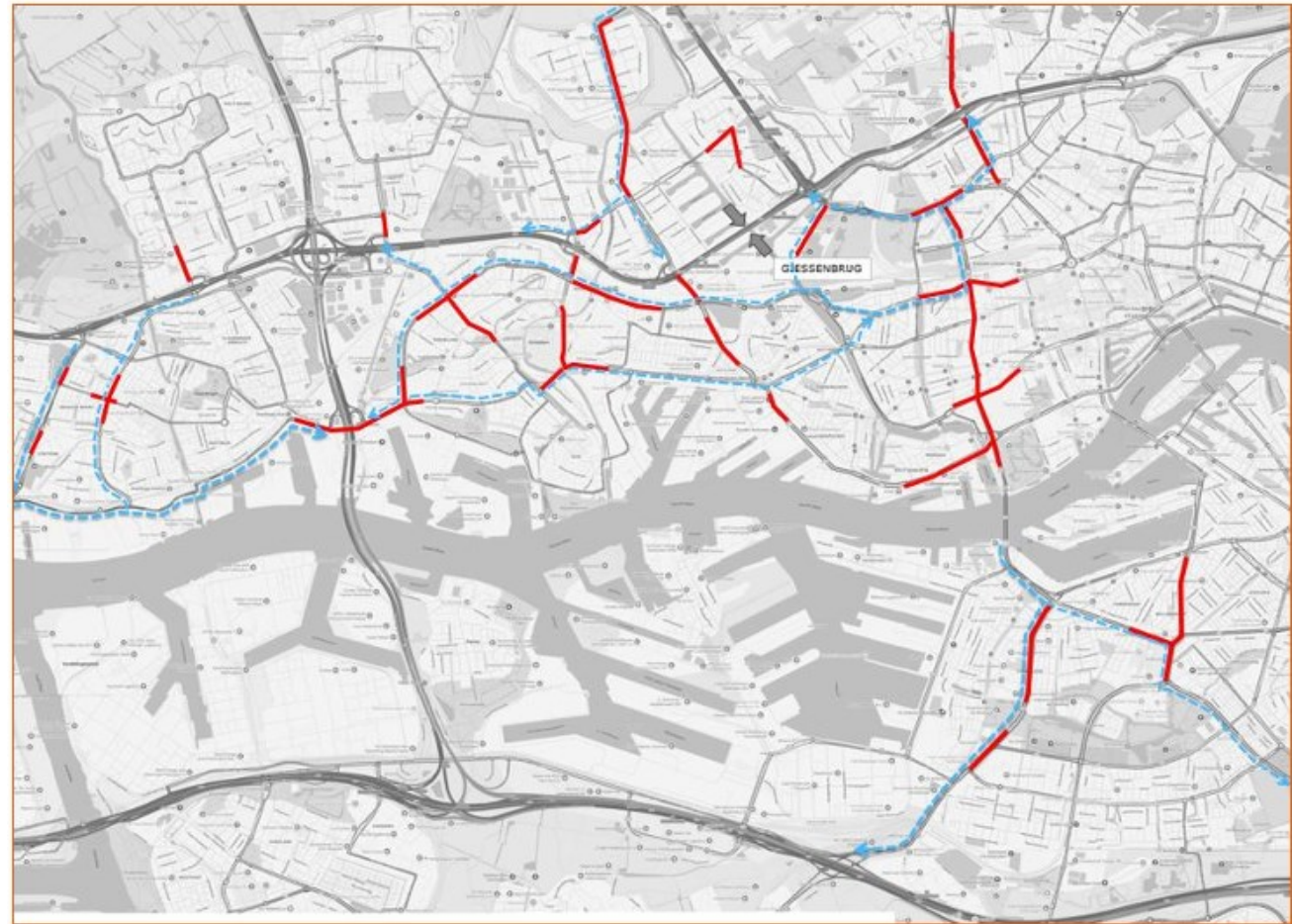
- 3-0 wegfasering op 1 rijbaan geeft minste hinder
 - 2 rijstroken richting Gouda en 1 richting Hoek van Holland
- De zwaarste hindercategorie
 - Verwacht meer dan 60minuten extra reistijd
- Inzet adviesroutes, mobiliteitsaanpak, calamiteitenroute etc.



Verkeerseffecten



Figuur 3-1: locaties met vertragingen avondspits autosnelwegen



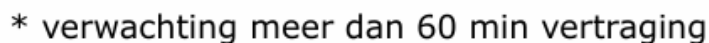


Bereikbaarheid vaarwegverkeer

- Geen omvaarroute beschikbaar beroepsvaart
- Bouwfasering zodanig dat zoveel mogelijk passage via 1 doorvaart blijft (begeleid, lage snelheid, evt bloktijden bij volledige stremming)
- Bij bepaalde (hijs- en sloop) werkzaamheden kortdurende volledige stremming
- Inzet vroegtijdige communicatie + scheepvaartbegeleiding, mogelijk tijdelijke ligplaatsen haven



2026/2031



*Beneluxtunnel, 2^e Heinenoordtunnel, vaste delen
bruggen volgen hierna.*



Uitdagingen

- › Doorgang nood-en hulpdiensten op onderliggend wegennet
- › Bereikbaarheid ziekenhuizen
- › Aanvoer materieel in werkvak en bouwplaats
- › Bereikbaarheid woonbootbewoners, scouting en voetbalvereniging, aan zuidzijde van de brug t.h.v. Taludweg
- › Onderdoorgang brug voor beroepsvaart tijdens volledige stremming van de brug



Verwachtingen opdrachtnemer

- › Ondersteunen stakeholdermanagement/ hinderaanpak
- › Beperking hinder en stabiele planning
- › Verkeersmanagement
- › Publiekscommunicatie/ bouwcommunicatie
- › Aanvragen diverse vergunningen



Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Contract en inkoop

Marten Lagemaat
Contractmanager





Contract

- › Contractvorm: D&C onder UAV-GC 2025
- › Ontwerp:
 - Uitgewerkt tot deels Voorlopig Ontwerp, deels Definitief Ontwerp
- › Ervaringen recente aanbestedingen meegenomen in voorwaarden



Aanbesteding

- › Procedure: concurrentiegericht dialoog
- › Geen trechtering in dialoog, direct naar 3 partijen op basis van selectiecriteria
- › Dialoog
- › EMVI-BPKV
 - Ruimte voor onderscheidend vermogen
 - Denkrichting: robuustheid planning en fasering, hinder weggebruiker en vaarweggebruiker



Planning op hoofdlijnen

- Aanbesteding
 - Publicatie in Q1 2026
 - Gunning in Q4 2026
- Realisatie
 - 2027 – 2028



Marktconsultatie

- › Individuele gesprekken
 - Week 28 en 29
- › Onderwerpen op basis van vragenlijst
 - Techniek
 - Planning
 - Veiligheid
- › Verslaglegging komt op TenderNed



Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Vragenronde





Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Afsluiting

