



Bijlage A

Vraagspecificatie Nadere Overeenkomst Beton: Oirschot

Voor de uitvoering van de Opdracht <vul zaakomschrijving in> ten behoeve van <vul naam Dienst, programma, project in> met zaaknummer <vul zaaknummer in>. Behorende bij de Raamovereenkomst ROK IB Bruggen, met zaaknummer 31207787.

Datum: 05 maart 2025



Colofon

Model v1.2

Uitgegeven door	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat Rijkswaterstaat <vul Dienstnaam in>
Datum	<vul versiedatum in>
Status	<vul status in>
Versienummer	<vul versienummer in>

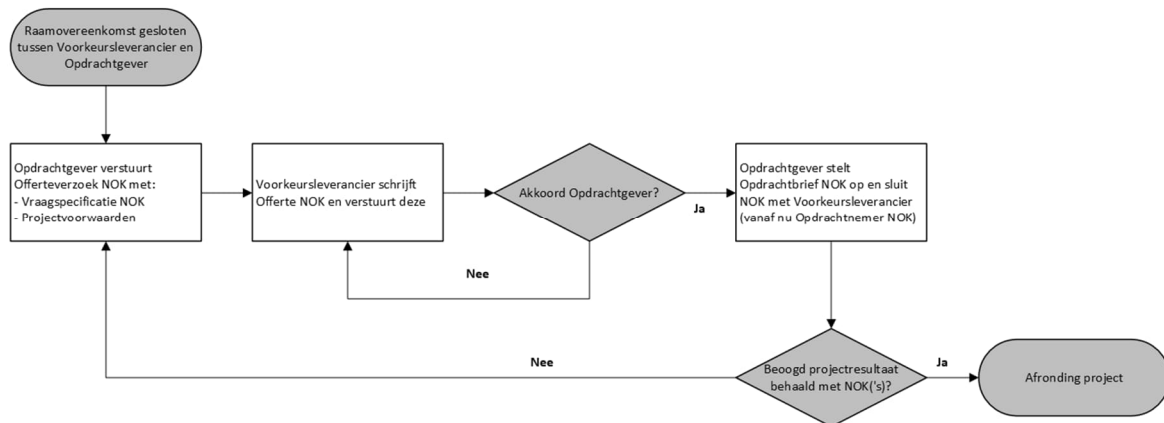
Inhoud

1	Samenhang van NOK-documenten—4
2	Beschrijving van project—5
3	Beschrijving van de Opdracht—11
3.1	Inleiding—11
3.2	Te leveren werkpakketten—11
3.3	Projectspecifieke eisen aan werkpakketten—13
3.3.1	Projectspecifieke Aanpassing voor werkpakket ...—13
3.4	Aanvullende Opties—14
3.5	Ondersteunende diensten—14
4	Aanvullende voorwaarden—15

1 Samenhang van NOK-documenten

Een NOK binnen de raamovereenkomst wordt gestart door middel van een offerteverzoek NOK van Opdrachtgever een offerte NOK aan de Voorkeursleverancier. Hierbij worden de Vraagspecificatie NOK en de Projectvoorwaarden verstrekt. Op basis van de verstrekte informatie biedt de Voorkeursleverancier een Offerte aan voor de NOK dat leidt tot een Opdrachtbrief NOK namens de Opdrachtgever.

Voor het behalen van het beoogde projectresultaat kunnen meerdere NOK's worden afgesloten, elk met een eigen Vraagspecificatie. Onderstaand schema illustreert de samenhang en mogelijkheid tot het afsluiten van verschillende NOK's:



2 Beschrijving van Brug Oirschot

Toelichting Programma Betonnen bruggen en viaducten

Het Programma Betonnen Bruggen en Viaducten heeft de opgave om een vernieuwingsprogramma op te zetten voor de betonnen bruggen en viaducten. Dit programma krijgt een breed spectrum aan te vernieuwen bruggen en viaducten en zal daarmee moeten groeien naar een efficiënte aanpak. Het programma heeft drie doelstellingen :

- Zo effectief mogelijke vernieuwingsopgave realiseren;
- Voorspelbaar, betrouwbare productiestroom voor de markt;
- Het programma faciliteert de regio's in de vernieuwingsopgave.

Deze doelstelling hebben tot effect dat we zo snel willen trechteren en bij voorkeur al uitkomen op een voorkeursvariant in de regioanalyse, waarbij de diepgang van de variantenstudies beperkt is tot de essentiële aspecten. De onderzoeksinspanning moet in verhouding staan tot de vervangingsopgave voor het specifieke object. Dit wordt haalbaar door het herhalende patroon voor de onderzoeksopgave, waarbij op een gegeven moment de feedback-loop vanuit realisatie terugkomt in de ontwerp-opgave voor nieuwe objecten (herhaling). Aangezien de wijze van contractering van de realisatiecontracten voor de betonnen bruggenwerf nog niet bepaald is, kan het nodig zijn om een belangenbeschermingsplan op te stellen, conform de nota scheiden van belang.

Specifiek voor het object Oirschot is er al een regioanalyse beschikbaar waarin getrechterd is.

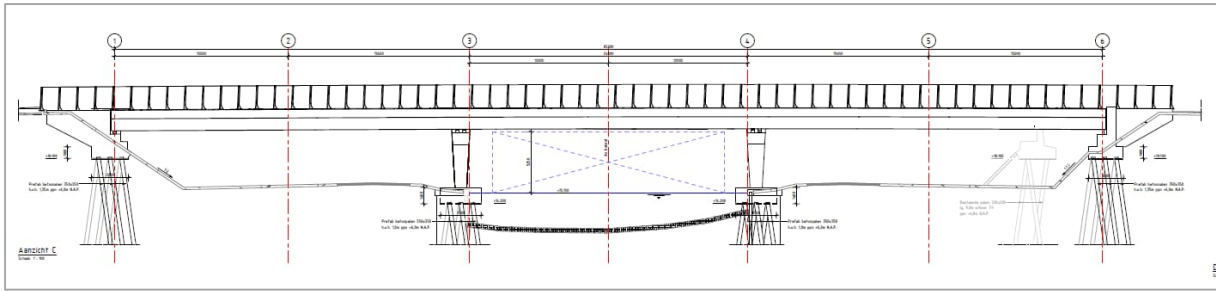
Algemene beschrijving

Het object Oirschot (51A-101-01/02) betreft een brug in de A58 over het Wilhelminakanaal en twee onderliggende wegen van de gemeente Oirschot. Ten tijde van de voorbereiding van het ontwerp-Tracébesluit A58 Eindhoven-Tilburg is vastgesteld dat de brug constructief niet voldoet aan de eisen. Problemen zijn de tand-nok oplegging met schade, maar vooral het niet voldoen van het brugdek bestaande uit T-liggers, waardoor vervangen uiterlijk in 2030 het doel is. De constructieve veiligheid is op dit moment voldoende geborgd, door het nemen van beheersmaatregelen.

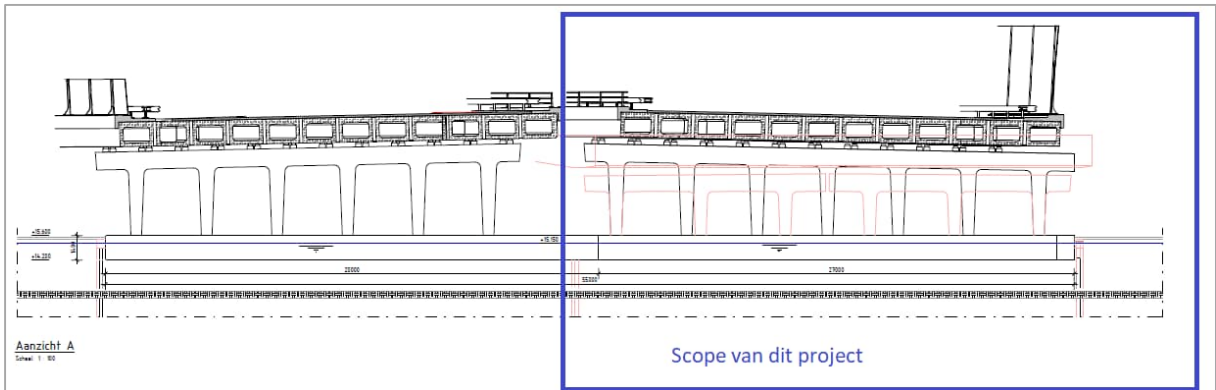
De uitgangspunten voor de nieuwe brug zijn:

- Vervangen van de huidige brug door een nieuwe brug (fundering, tussensteunpunten, dek) met 2x2 rijstroken conform Nieuwe ontwerprichtlijn autosnelwegen NOA; Uitzondering hierop zijn vluchtstroken. De huidige brug heeft geen vluchtstroken en de nieuwe brug in dit project hoogstwaarschijnlijk ook niet. Dit vanwege issues rondom ruimtebeslag en de ontwikkeling verbreding A58 Eindhoven-Tilburg.
- Adaptief ontwerp, zodat het dek van de nieuwe brug bij toekomstige verbreding naar 2x3 rijstroken met vluchtstroken conform het ontwerp behorende bij eindconcept van het ontwerp-Tracé-besluit A58 Eindhoven-Tilburg, geschikt is.
- Adaptief ontwerp, zodat het dek bij verbreding A58 of andere oorzaak opgehoogd kan worden om de doorvaarthoogte te vergroten.
- Adaptief ontwerp, zodat het dek een (15% achteroverhellend) geluidsscherm (indicatief 5 meter hoog t.o.v. kantstreep) kan dragen.
- Te voldoen aan vormgevingsvereisten vanuit project A58 Eindhoven-Tilburg. Belangrijk punt is het reduceren van het aantal tussenpijlers van 4 naar 2.
- Te voldoen aan de Richtlijnen ontwerp kunstwerken (ROK) en richtlijnen vaarwegen 2020.

Enkel ter beeldvorming is een schetsontwerp van de nieuwe brug Oirschot (afkomstig vanuit A58 Eindhoven-Tilburg én basis regioanalyse) hieronder weergegeven:



Langsprofiel



Dwarsprofiel

Projectscope

Te realiseren:

- Leveren van een variantenanalyse voor de te nog maken keuzen binnen de vastgestelde uitgangspunten (o.a. ontwerpkeuzen ten aanzien van bijvoorbeeld verkeershinder, doorvaarthoogte);
- Het komen tot een integraal ontwerp voor de voorkeursvariant;
- Het leveren van producten voor het doorlopen van de benodigde planprocedure voor de brug;
- Het leveren van conditioneringsonderzoeken ten behoeve van de realisatie van het object;
- Het leveren van beslisinformatie voor het doorlopen van interne besluitvorming.

Beoogd projectresultaat

Het beoogde projectresultaat is

- een aanbestedingsdossier voor het kunnen starten van een realisatieproject,
- alle benodigde producten voor het kunnen starten van de meest kritische planprocedures.

Specifieke kenmerken en uitdagingen

Op dit moment voorziet OG opdrachtgever onderstaande belangrijkste uitdagingen. Deze zijn dan ook de basis voor het uitvoeren van de variantenanalyse.

- Ontwikkeling verbreding A58 tussen Eindhoven en Tilburg (verder: E-T).

Het project InnovA58 Eindhoven-Tilburg voorziet in verbreding van de A58 naar 2*3 rijstroken plus vluchtstroken. In 2022 lagen OTB en OSP (ontwerp saneringsplan) grotendeels gereed, maar vanwege stikstof is het niet gepubliceerd en het project on hold gezet. Momenteel wordt gesproken over doorstart project. Wanneer het project wordt herstart, wat de planning wordt en of het ontwerp anders wordt dan in 2022, is niet bekend. Hoe dan ook, bij alles wat bedacht wordt voor brug Oirschot, zal de vraag komen hoe zich dit verhoudt tot verbredingsplannen van de A58. Dit is een gegeven. Voor brug Oirschot was voorzien om op de plek van de bestaande brug, een nieuwe, bijna 2 keer zo brede brug te realiseren waarvan de extra breedte geheel naar de zuidkant wordt

verschoven. De huidige en nieuwe brug bestaat uit twee brugdelen. Eén brugdeel voor elke rijrichting.

Voordeel is dat er veel onderzoeken liggen rondom conditionering, wensen omgeving etc. Deze worden geleverd. ON mag hieruit putten maar is zelf verantwoordelijk voor de kwaliteit van de op te leveren producten in deze opdracht.

- Mijlpaal 2030 en raakvlak (uitgebreide) planologische procedures

Om brug Oirschot in 2030 vervangen te hebben is een uitdaging. Het doorlopen van uitgebreide planologische procedures (wijziging bestemmingsplan, projectbesluit, etc.) wordt daarom als niet haalbaar geacht. Bij het uitwerken van ontwerpen voor de brug gelden daarom bij voorkeur de huidige bestemmingsplanvlakken verkeer uit het vigerende omgevingsplan Oirschot. Deze zijn relatief ruim omdat in het verleden bij brug Oirschot een aansluiting lag die tussen 1996 en 2000 is verwijderd, maar bestemming verkeer hebben behouden. Een omgevingsvergunning voor de bouw/aanleg zal uiteraard altijd nodig zijn.

- Wel of geen tijdelijke hulpbrug (= analysepunt 1).

Vooralsnog is de aanname dat een tijdelijke hulpbrug (aan de zuidkant van de bestaande brug) noodzakelijk is om de bereikbaarheid te borgen en verkeershinder te beheersen tijdens de realisatiefase. De kosten hiervan zijn hoog en ruimte hiervoor (op rijks- en gemeentegrond) is beperkt. Indien aanvullende grond van particulieren nodig is moet worden overwogen of deze verworven gaan worden. Dit verwervingstraject is in het verleden vanuit innovA58 opgepakt, maar niet afgerond. Medio 2025 wordt grondverwerving vanuit herstart E-T opnieuw opgepakt zo ook rondom brug Oirschot. Het voormalige bedrijfsterrein van Caravan Extra (Oirschot, sectie K, perceel 2228) is wel reeds eigendom van de Staat en kan worden gebruikt voor dit project.

Doel van de analyse is inzichtelijk maken of een fasering zonder tijdelijke brug haalbaar is. Indien ON dit haalbaar acht, dan levert de ON een vergelijk op tussen de situatie met en zonder tijdelijke brug. In dit vergelijk dienen de aspecten kosten, benodigde ontheffingen/vergunningen, grondverwerving en verkeershinder betrokken worden. Dit vergelijk moet OG helpen om een uitgangspunt te kiezen bij het bepalen van de scope voor de realisatiefase.

Onderzoeksvragen

- Is een ontwerp/fasering reëel zonder tijdelijke brug? Wat zijn de restricties? Levert dit besparing op in de kosten? Hoe ziet fasering eruit? Is dan geen grondverwerving nodig? Hoe vaak en hoe lang moet A58 indicatief worden afgesloten?
- Is het mogelijk om een tijdelijke brug te realiseren binnen de huidige bestemming verkeer? Indien niet? Welke gronden zijn minimaal nodig en welke gemeentelijke ontheffingen/vergunningen zijn nodig?

- Nieuwe hoogte van de A58 en doorvaarthoogte onder de brug (= analysepunt 2).

De doorvaarthoogte onder de huidige brug is ca 5.10m. Volgens richtlijnen zou dat bij een klasse 2 vaart (hetgeen Wilhelminakanaal betreft) 6.10m. moeten zijn. Deze verhoging zal impact hebben op aanpassing/verhoging van de A58 over een behoorlijke lengte, op geluid, op stikstof etc. Vanwege de deadline 2030 en de latere verbreding A58 is de wens om de scope niet onnodig groot te maken (beperken aanpassingen A58) en uitgebreide planprocedures (vanwege aanpassingen aan A58) te voorkomen. Echter, naast doorvaarthoogte onder de brug is de verwachting dat de constructie(hoogte) van het nieuwe dek hoger wordt dan die van de huidige brug en dat hierdoor (bij het gelijk houden van de doorvaarthoogte t.o.v. huidige situatie) de A58 sowieso hoger komt te liggen t.o.v. de huidige situatie. Als dit zo is ontstaat de vraag of het dan niet slimmer is om meteen ook de doorvaarthoogte te vergroten conform richtlijn.

Doel van de analyse is het door OG kunnen bepalen wat de doorvaarthoogte wordt van de nieuwe brug in de scope voor de realisatie. En daarvan afgeleid hoeveel hoger komt de A58 dan te liggen? En over welke lengte moet deze dan worden aangepast? Om dit te kunnen bereiken dient ON per bij meerdere doorvaarthoogten (indicatief 3 namelijk huidige hoogte, 5.25m. en 6.10) in beeld te brengen over welke lengte de A58 aangepast moet worden, welke risico's/scope dit met zich meebrengt (extra DRIPS, kabels en leidingen, etc.) dit met zich meebrengt en indicatief tot hoeveel extra kosten dit leidt.

- Tussenpijlers nieuwe brug (= analysepunt 3).

Het is een eis dat de nieuwe brug 2 tussensteunpunten krijgt in plaats van 4 in de huidige situatie. Zie voor de nieuwe situatie figuur 1 in hoofdstuk 2 van dit document. In de planstudie Eindhoven - Tilburg van InnovA58 was positie van de 2 tussensteunpunten gelijk aan de huidige positie van de tussensteunpunten namelijk in de oever/waterlijn van het Wilhelminakanaal. Alleen is dat niet conform RVW en ROK en moet deze op voor de situatie gepaste afstand uit de waterlijn komen te staan. Voor deze verplaatsing lijkt ruimte te ontstaan door het verdwijnen van de buitenste twee pijlers. Nadeel is dat onderliggende wegen verlegd moet worden. Zo mogelijk moet daarvoor ook het bestemmingsplan worden gewijzigd.

Doel van de analyse is dus dat OG kan besluiten over het wel of niet verplaatsen van de tussensteunpunten in de uiteindelijke scope. Hiertoe dient door ON inzichtelijk gemaakt te worden wat effect van verplaatsen is op de constructiehoogte, de kosten, de planning, procedures, risico's wanneer de nieuwe tussensteunpunten uit de oever/waterlijn komt te staan.

- Mogelijkheid tot plaatsen geluidsscherm (= analysepunt 4).

Langs de A58 in Oirschot geldt nog een wettelijke verplichting tot geluidsanering. Bekend is dat hiervoor een geluidsscherm nodig is aan de noordoostzijde van de A58, voor en na de brug. Bij het ontwerp van de brug en eventueel aanpassingen aan de A58 dient hier sowieso rekening mee gehouden te worden. Dat wil zeggen dat de brug sterk en breed genoeg moet zijn om dit geluidsscherm er later op te zetten en dat bij aanpassingen aan de A58 hier ook alvast ruimte voor wordt gecreëerd. Echter, het is ook een mogelijkheid om de benodigde wettelijke geluidsscherm alvast mee te realiseren in hetzelfde contract als de brug. De lengte (begin en eind hm) en hoogte van het geluidsscherm t.o.v. de oostzijde aan de A58 wordt door OG aangeleverd na opdrachtverlening.

Doel van de analyse is dus dat OG kan besluiten over het wel of niet meenemen van de geluidsschermen in de uitvoeringsscope van de brug. Hiertoe dient inzichtelijk gemaakt te worden wat het verschil is tussen de situaties dat de bouw van het geluidsscherm wel wordt meegenomen in de realisatiefase van de brug versus de situatie dat het geluidsscherm later wordt gerealiseerd en er enkel geanticipeerd hoeft te worden op latere plaatsing van het geluidsscherm. Het verschil dient te worden beoordeeld op kosten, op benodigde procedures, op planning en op overige risico's.

- Uitwerken project in harmonie met gemeente en bewoners

De verbreding van de A58 en brug Oirschot daarbinnen leeft al vele jaren intensief in Oirschot. Diverse omgevingsprocessen (ateliers etc.) zijn met omgeving doorlopen om te komen tot wensen en ontwerp voor brug Oirschot. In het ontwerp van E-T waren deze waar mogelijk geïntegreerd. Belangrijk te weten is dat er vanuit bewoners en gemeente een intensieve wens/eis bestaat voor een aquaduct in plaats van een nieuwe brug. Dit ondanks hogere kosten en het gebrek aan dekking hiervoor binnen IenW, gemeente of provincie. Ook bij de ontwikkeling van het plan van de nieuwe brug zal deze wens naar voren worden gebracht.

Technische onderdelen binnen het project

De nadere overeenkomst heeft betrekking op :

- Rijksweg 58, inclusief Berm inclusief alle onderdelen behorend bij het systeem Rijksweg conform de Basisspecificaties.
- Onderliggend wegennet;
- Brug
- Vaarweg
- Verkeerskundige systemen (DVM)

Fase van het project

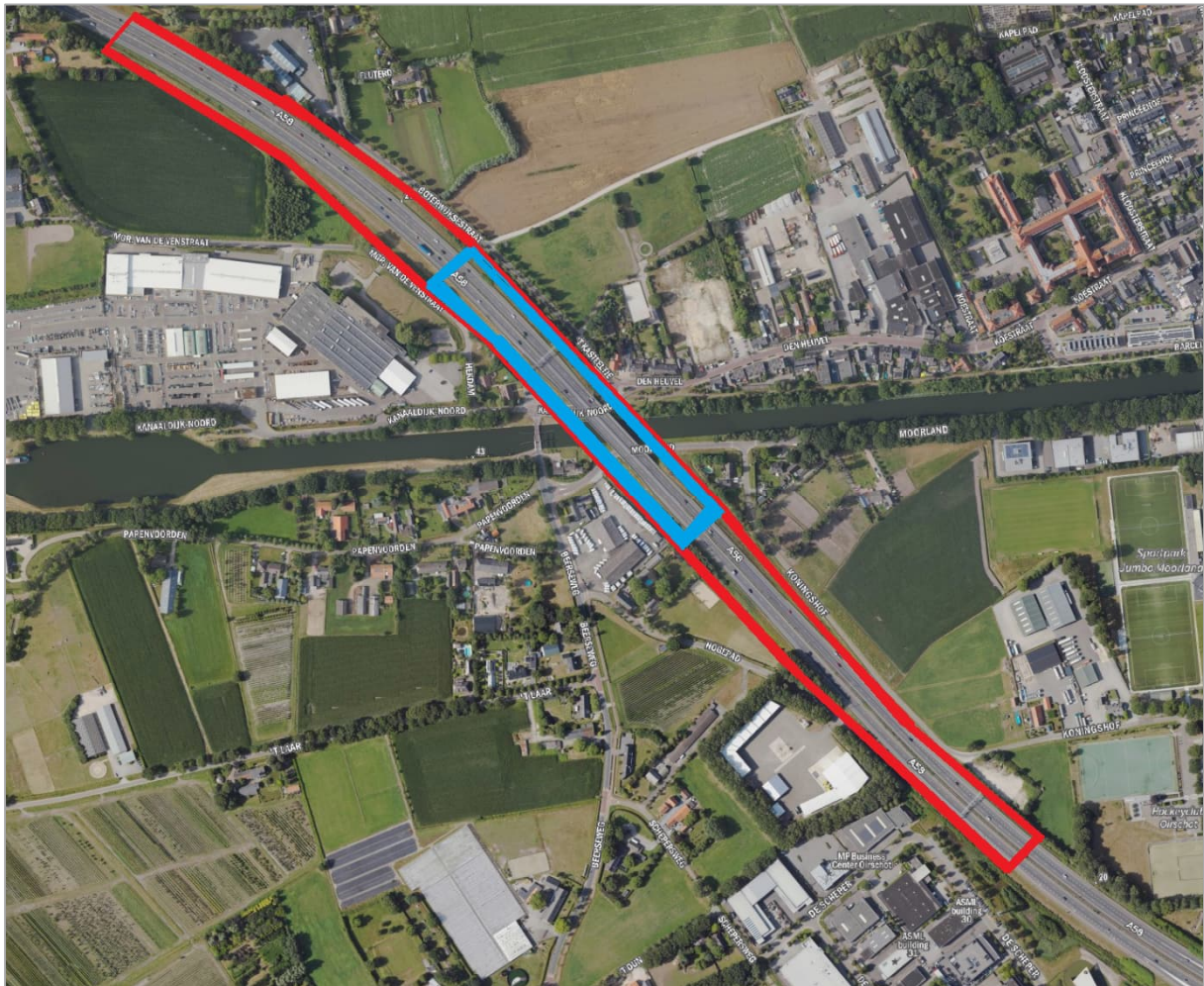
Het project heeft de regioanalyse afgerond en de kaders zijn op hoofdlijnen bepaald. Deze NOK geeft invulling aan de benodigde werkzaamheden om te komen tot een realisatie project.

Planning en belangrijke mijlpalen van het project

Oplevering voorkeursvariant: 1 september 2026

Locatie(s) waar het project uitgevoerd wordt

De locatie van het project betreft A58 bij Oirschot is weergegeven in afbeelding 1. Het blauwe kader het nu voorziene minimale projectgebied. Het rode kader betreft het nu voorziene maximale projectgebied. De uiteindelijke projectgrens moet in opdracht worden bepaald en is o.a. afhankelijk van de hoogte waarop de A58 komt te liggen en hoeveel ruimte nodig is om de A58 hierop aan te laten sluiten. Ook de benodigde ruimte van een eventuele tijdelijke hulpbrug is hierin van belang. Een ander aspect is dat bij het bepalen van het ontwerp en diens ruimtebeslag er ook gekeken moet worden naar de gevolgen qua ruimtelijke procedures. Vanwege de deadline 2030 is het uiterst onwenselijk om ook nog een planologische procedure te doorlopen zoals wijziging omgevingsplan (of projectbesluit).



Afbeelding 1: blauw: minimale- en maximale projectgebied

Contractvorm(en)

Rijkswaterstaat heeft voor de Vervangings- en renovatieopgave een inkoopstrategie vastgesteld. Daarin is beoogd om door middel van raamovereenkomsten projecten op de markt te zetten via Nadere overeenkomsten.

Samenwerking met andere partijen

Relevante stakeholders:

- Rijkswaterstaat
- Gemeente Oirschot
- Belangenverenigingen bewoners Oirschot
- Koninklijke Binnenvaart Nederland

Projectorganisatie

De projectorganisatie is als volgt :

- Gecombineerd planfase team, bestaande uit :
 - o Planfasemanager : Regio
 - o Omgevingsmanager: Regio (Vernieuwing)
 - o Technisch manager: Bruggenwerf (GPO/PPO)
 - o Contractmanager : Bruggenwerf (GPO/PPO)
 - o Manager projectbeheersing : Bruggenwerf (GPO/PPO)
- Realisatie team, bestaande uit :
 - o Projectmanager: Bruggenwerf (GPO/PPO)
 - o Omgevingsmanager: Regio (Uitvoeringsteam)
 - o Technisch manager: Bruggenwerf (GPO/PPO)
 - o Contractmanager : Bruggenwerf (GPO/PPO)
 - o Manager projectbeheersing : Bruggenwerf (GPO/PPO)

Het uitgangspunt is dat er interactief wordt samengewerkt. Daarbij is samenwerken op locatie van belang. De uitgangspunten voor de projectlocatie zijn naar verwachting tenminste als volgt :

- Rijkswaterstaat kantoor Den Bosch (1x per week of meer indien nodig);
- Rijkswaterstaat kantoor Utrecht (1x per week ten behoeve van kennisdeling).

3 Beschrijving van de Opdracht

3.1 Inleiding

Onderstaande paragrafen beschrijven de scope van de Nadere Overeenkomst; type dienstverlening, werkzaamheden, resultaten en producten die geleverd moeten worden en welke eisen daarbij gesteld worden.

3.2 Te leveren werkpakketten

De werkpakketten, gemarkeerd met "x" worden afgeroepen (in kolom x) :

- | | |
|---|---|
| 0 | <ul style="list-style-type: none"> x Werkpakket Overall Projectmanagement x Projectmanagement <ul style="list-style-type: none"> Projectcoach, PSU en PFU Afwijkingenregister x Veiligheidsmanagement x Risicomanagement x Planningsmanagement x Documentbeheer x Voortgangsrapportage x Werkpakket Overall Projectmanagement |
| 1 | <ul style="list-style-type: none"> x Onderzoek & Conditionering x Werkpakket #1.1A Archiefinventarisatie en -onderzoek (DAG proces) - Bureauonderzoek <ul style="list-style-type: none"> Werkpakket #1.1B Archiefinventarisatie en -onderzoek (DAG proces) - Veldonderzoek x Werkpakket #1.2A Wegbeeld analyse <ul style="list-style-type: none"> Werkpakket #1.2B Vaarbeeld analyse x Werkpakket #1.3A Flora en Fauna - Bureaustudie x Werkpakket #1.3A Flora en Fauna - Veldonderzoek x Werkpakket #1.4 Analyse vergunningen x Werkpakket #1.5A Milieu hygiënische kwaliteit van de (water-)bodem - Bureaustudie x Werkpakket #1.5B Milieu hygiënische kwaliteit van de (water-)bodem - Veldonderzoek x Werkpakket #1.6A Onderzoek Kabels & Leidingen - Bureauonderzoek x Werkpakket #1.6B Onderzoek Kabels & Leidingen - Veldonderzoek <ul style="list-style-type: none"> Werkpakket #1.7 Onderzoek Installaties x Werkpakket #1.8A Onderzoek Archeologie – Bureauonderzoek x Werkpakket #1.8B Onderzoek Archeologie - Veldonderzoek <ul style="list-style-type: none"> Werkpakket #1.9 Onderzoek Beton Werkpakket #1.10 Integraal veiligheidsdossier Werkpakket #1.11 Inventarisatie zware metalen, inclusief chroom-6 Werkpakket #1.12 Onderzoek Asbest x Werkpakket #1.13 Ruimtelijke kwaliteit x Werkpakket #1.14A 3D Model van bestaande situatie x Werkpakket #1.14B DTM <ul style="list-style-type: none"> Werkpakket #1.14C 3D-scan Werkpakket #1.14D Hydrografische loding x Werkpakket #1.15A Onderzoek Ontploffbare oorlogsresten - Bureauonderzoek |

- Werkpakket #1.15B Onderzoek Ontploffbare Oorlogsresten – Veldonderzoek
- x Werkpakket #1.16A Geotechnisch onderzoek op het land en water
- x Werkpakket #1.16B Geotechnisch onderzoek op het land en water
- Werkpakket #1.17 Deformatie metingen en analyse
- x Werkpakket #1.18 Verhardingsonderzoek
- x Werkpakket #1.19 Vastgoed (kadastrale grenzen intekenen)
- Werkpakket #1.20 Onderzoek staal
- Werkpakket #1.21 Hemelwaterafvoer – Veldonderzoek
- Werkpakket #1.22 Systeemdecompositie
- 2 Variantenanalyse
 - x Werkpakket #2.1 Opstellen Klanteis-specificatie (KES) 1.0
 - x Werkpakket #2.2 Variantenanalyse (WWB-SE-0045) plus nota
 - x Werkpakket #2.3 Verkeer - Wegverkeer
 - Werkpakket #2.4 Verkeer - Nautisch (veiligheids)onderzoek varianten
 - x Werkpakket #2.5 Effectenstudies
 - Werkpakket #2.6 Opstellen MER
 - x Werkpakket #2.7 Planprocedure
- 3 Ontwerpen
 - x Werkpakket #3.1 Ontwerpen VKV
 - x Werkpakket #3.2 Opstellen bereikbaarheidsplan inclusief Raming en KEA
 - x Werkpakket #3.3 Nautisch (veiligheids)onderzoek voorkeursvariant
 - x Werkpakket #3.4A Duurzaamheidsdossier incl. MKI-berekening (koploper of peloton)
 - Werkpakket #3.4B Energiescan
 - Werkpakket #3.5 Vastgoed (kadastrale grenzen intekenen) VKV
 - x Werkpakket #3.6 Risicodossier realisatiefase
 - x Werkpakket #3.7 Kostenraming
 - x Werkpakket #3.8 Planning realisatie
 - x Werkpakket #3.9 Integrale Veiligheid ten behoeve van Realisatie
 - Werkpakket #3.10 Ontwerp review
 - Werkpakket #3.11 Onderzoek Kabels & Leidingen - Projectovereenkomst
- 4 Contractvoorbereiding
 - Werkpakket #4.1 Inkoopplan realisatie/strategie
 - Werkpakket #4.2 Marktconsultatie(s)
 - Werkpakket #4.3 Aanbestedingsdossier
- 5 Aanbesteding en contractering
 - Werkpakket #5.1 Ondersteuning aanbestedingsprocedures
- 6 Leren en innoveren
 - Werkpakket #6.1 Leren en verbeteren
 - Werkpakket #6.2 Innoveren
 - Werkpakket #6.3 Projectoverstijgende vraagstukken

Tabel 1: Afgeroepen werkpakketten

Aanvullend worden “Ondersteunende diensten” afgenomen, conform inschrijfstaat.

3.3 Projects specifieke eisen aan werkpakketten

De projectspecifieke eisen aan werkzaamheden zijn in de pakketten, per werkpakket verwoord. In de tabel 1 is aangegeven of alle activiteiten dienen te worden uitgevoerd, of er een extra Output vereist is of dat er een extra product of proces eis is toegevoegd.

3.3.1 Projects specifieke Aanpassing voor werkpakket ...

WP / Eis	Product / Proces-eis	Eis
1.13 – E1	Ruimtelijke kwaliteit	Ruimtelijke kwaliteit is gebaseerd op optie B.
2.2 – E1	Varianten-studie	De variantenstudie dient de volgende analyses uit te voeren en de afwegingen te integreren in de varianten: Analyse 1: Wel of geen noodzaak voor een tijdelijke hulpbrug? Analyse 2: (doorvaart)hoogte nieuwe brug en A58 Analyse 3: Positie tussenpijler Analyse 4: Impact van geluidsscherm
2.2 – E2	Varianten-studie	De variantenstudie dient de voldoende diepgang te bereiken : - Wegontwerp : Inpassend ontwerp - Kunstwerk : Schetsontwerp (expert judgement)
2.2 – E3	Varianten-studie	De te beschouwen varianten in de variantenstudie dient gezamenlijk te worden gekozen op basis van de vier benoemde analyses.
2.3	Verkeer - Wegverkeer	Er hoeft geen nieuw basisjaar te worden gemaakt of geherkalibreerd te worden. ON inventariseert welk instrumenten beschikbaar zijn en tussen OG en ON wordt een keuze gemaakt welke instrumenten worden ingezet. Belangrijke vragen voor dit project zijn bijvoorbeeld? -Wat is de impact bij afsluiten A58? -Hoeveel dagen is dat nodig? -Wat is impact van tijdelijke brug? -Wat is de impact op onderliggende wegennet bijvoorbeeld bij afsluiten onderliggende wegen? -Hoeveel dagen zal dit indicatief het geval zijn? -Etc? -Etc? Het is vooraf niet de verwachting dat als gevolg van project er structurele lange termijn verkeerseffecten zullen optreden,
2.5	Effecten-studies	Belangrijk is om bij start van de opdracht tussen OG en ON samen na te gaan welke effectstudies, gezien de scope van de varianten, wel en niet relevant zijn, welke richtlijnen gelden en welke diepgang nodig is. Speciale aandacht vergt geluid. Naast de effecten van het project (mogelijk hoger komen van de A58) speelt op deze locatie ook de wettelijke verplichting tot geluidsanering. Stikstof. Project is voor gunning van de Nok aangemeld bij werkgroep productie. Inschatting nu is dat brug onder BenO valt. De eventuele geluidsschermen niet.
2.7 – E1	Plan-procedure	Inzichtelijk dient te worden of en zo ja welke, planprocedure(s) er voor project brug Oirschot nodig zijn? Vanwege de eindmijlpaal 2030 project gerealiseerd is het van belang lange planprocedures (zoals reguliere

WP / Eis	Product / Proces-eis	Eis
		wijziging omgevingsplan of projectbesluit) proberen te voorkomen. Bij het bepalen van uitgangpunten of het ontwerp dient hier al rekening mee gehouden te worden. Uiteraard kan het blijken dat deze procedure niet te voorkomen valt. Dan is het zaak dit vast te stellen, op te starten en te doorlopen. Wanneer er enkel een omgevingsvergunning nodig is, is het van belang te inventariseren op welke activiteiten deze betrekking heeft en wat nodig is voor de vergunning en deze info te verzamelen (o.a. in werkpakket 2.5). Naast inventariseren van de vergunningen voor de eindsituatie variant is het ook van groot belang te inventariseren welke procedures, ontheffingen nodig zijn voor de werk in uitvoeringssituatie. Denk met name welke procedures of ontheffingen nodig zijn voor het inpassen van een tijdelijke hulpbrug, of bijvoorbeeld het bouwen van een brugdek nabij de bestaande brug.
3.1 – E1	Ontwerp	Het ontwerp dient de voldoende diepgang te bereiken : - Wegontwerp : Integraal inpassend ontwerp - Kunstwerk : Voorontwerp (VO)
3.4A – E1	Duurzaamheidsdossier	Het duurzaamheidsdossier dient te inventariseren welke innovaties ontwikkeld zijn bij project Innova58 en kansrijk zijn voor toepassing bij Brug Oirschot.

3.4 Aanvullende Opties

Niet van toepassing

3.5 Ondersteunende diensten

Ten behoeve van ondersteuning van de projectorganisatie van Rijkswaterstaat wordt geacht de volgende diensten te leveren:

Functieniveau	Functierol	Aantal uren
Junior ontwerper		0
Ontwerper		0
Senior ontwerper		0
Junior adviseur/constructeur/projectingenieur		0
Adviseur/constructeur/projectingenieur		0
Senior adviseur/constructeur/projectingenieur		0
Specialist		0
Ontwerpleider		0

Deze aanvullende ondersteunende diensten worden separaat verrekend op basis van daadwerkelijke inzet.

4 Aanvullende voorwaarden

Er zijn geen specifieke aanvullende voorwaarden van toepassing op deze Nadere Overeenkomst ten opzichte van de bij de Nadere Overeenkomst bijgevoegde Projectvoorwaarden.

Bijlage 1 Overzicht gevraagde Producten

De te leveren producten volgen uit de gekozen werkpakketten uit tabel 1 en zoals beschreven in de Bijlage A Generieke werkpakketbeschrijvingen uit de Raamovereenkomst.

Aanvullend op deze standaard werkpakketten worden de volgende aanvullende producten vereist zoals beschreven in paragraaf 3.3:

	Producten (output)
1	n.v.t.
2	
3	
4	
5	
6	
7	
8	
9	
10	
11	
12	
13	
14	
15	
16	

Bijlage 2 Door Opdrachtgever verstrekte en te verstrekken informatie

nr	Titel	Versie en datum	Geleverd bij uitvraag	Geleverd na gunning
01	Ontwerpen InnovA58 - Wegontwerp - Ontwerp brug Oirschot - Vormgevingsplan			x
02	Conditionerende onderzoeken InnoVa58			x
03	KES InnovA58 gerelateerd aan brug Oirschot			x
04	Regioanalyse brug Oirschot incl. bijlagen			X
05				
06				
07				
08				
09				
10				