



**Gemeente
Amsterdam**

Versie 1.0
23 maart 2026

Marktconsultatie Aannemers

Vernieuwing Station Amsterdam Lelylaan (VSAL)

Inhoud

1 Inleiding	3
1.1 Aanleiding.....	3
1.2 Nieuwe aanpak	3
1.3 Marktconsultatie: vorm en praktische informatie	3
1.3.1 Vorm en periode en locatie.....	4
1.3.2 Aanmelden voor deelname marktconsultatie.....	4
1.3.3 De gesprekken	4
1.3.4 Disclaimer	4
1.4 Onderwerpen voor de consultatie	5
2 Project VSAL.....	6
2.1 Projectdoelstellingen	6
2.2 Project governance.....	6
2.3 Scope en stand van zaken ontwerp	7
2.3.1 Perronkap trein	8
2.3.2 Verleggen watergang	8
3 Eisen aan gegadigden	9
3.1 Erkenningsregeling ProRail	9
3.2 Geschiktheidseis	10
4 Aanbesteding bouwteam	11
4.1 Gekozen marktbenadering: Bouwteam	11
4.2 Rol architect en ingenieursbureau	13
5 Marktconsultatie: de vragen	14
Bijlage 1: Ontwerp/Scope	16
Bijlage 2: Schematische weergave planning	17

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Voorliggend document ontvangt u ter voorbereiding van een marktconsultatie voor project Vernieuwing Station Amsterdam Lelylaan (VSAL).

Voor Project VSAL is in oktober 2024 een aanbesteding gestart voor een bouwteam. In de voorselectie daarvan zijn twee gegadigden geselecteerd. Beide gegadigden hebben zich in de inschrijvingsfase uiteindelijk teruggetrokken, omdat zij de opdracht onvoldoende aantrekkelijk dan wel te risicovol vonden.

Deze situatie maakte het noodzakelijk een nieuwe inkoopstrategie te ontwikkelen, waarvoor het projectteam in 2025 zowel aannemers als ingenieursbureaus geconsulteerd heeft.

1.2 Nieuwe aanpak

In de nieuwe aanpak wordt eerst een ingenieursbureau met architect betrokken om het VO af te ronden en het DO op te stellen. In de afgelopen periode is een aanbesteding doorlopen voor de gunning van deze ingenieurs- en architectendiensten. Definitieve gunning voor deze opdracht heeft plaatsgevonden in februari 2026 aan de combinatie ingenieursbureau Haskoning en VenhoevenCS.

De aannemer zal middels een bouwteam betrokken worden bij de uitwerking van het DO, in een (voornamelijk) adviserende rol. Deze aannemer is tevens de partij die – in geval van prijsovereenstemming – de realisatie gegund krijgt. Dit is nader uitgewerkt in hoofdstuk 4. Om deze bouwteam aanbesteding beter te kunnen inrichten, gaan wij graag met u in gesprek in deze marktconsultatie.

1.3 Markconsultatie: vorm en praktische informatie

Dit document is opgesteld ter voorbereiding voor de marktconsultatie **aannemers** en geeft inzicht in project VSAL, de opzet van de aanbesteding van het bouwteam, de vragen die wij aan de aannemers willen voorleggen en de wijze waarop de marktconsultatie wordt ingericht.

De gemeente Amsterdam is aanbestedende dienst namens de samenwerkende partijen (gemeente Amsterdam, Vervoerregio Amsterdam, ProRail, het Ministerie van I&W en NS) en organiseert deze marktconsultatie.

1.3.1 Vorm en periode en locatie

De marktconsultatie zal plaatsvinden in de vorm van een gesprek per aannemer, met in totaal maximaal 5 aannemers. De gesprekken vinden plaats in week 16, 17 en/of 18, voor zover mogelijk. De locatie hiervoor is Entrada 600 te Amsterdam.

1.3.2 Aanmelden voor deelname marktconsultatie

Voor deze gesprekken kunt u zich via TenderNed aanmelden tot uiterlijk **donderdag 9 april 2026**.

Wij vragen u hierbij aan te geven:

- met wie u deel wenst te nemen;
- contactgegevens van een persoon voor het inplannen van het gesprek;
- en of u gebruik wenst te maken van een parkeerplaats.

Er wordt alleen een gesprek gevoerd met aannemers die beschikken over de in paragraaf 3.1 genoemde erkenningsregeling van ProRail.

1.3.3 De gesprekken

Deelnemers vanuit opdrachtgever

De gemeente Amsterdam is voornemens om deze gesprekken te voeren met een vertegenwoordiging vanuit:

- Contractmanagement (voorzitter),
- Inkoopadvisering,
- Projectmanagement,
- Projectbeheersing.

Procedurele zaken

De gesprekken duren elk maximaal 3 uur en worden in overleg met de aannemers ingepland. Van de marktconsultatie mag geen opname (beeld en/of geluid) worden gemaakt. Van de marktconsultaties wordt geen verslag opgesteld.

1.3.4 Disclaimer

Aan de informatie die door de gemeente Amsterdam in de toegezonden documenten, waaronder dit document, en in de marktconsultatie mondeling wordt gegeven, kunnen geen rechten worden ontleend.

1.4 Onderwerpen voor de consultatie

Onze vragen voor de consultatie richten zich op de volgende onderwerpen:

- de aanbestedingsprocedure;
- de contractvorm;
- rol opdrachtnemer in de bouwteamfase;
- verdeling verantwoordelijkheden opdrachtnemer / opdrachtgever in realisatiefase.

Zie hoofdstuk 5 voor een verdere toelichting op deze onderwerpen en onze vragen daarover. Het gekozen scenario is beschreven in hoofdstuk 4.

2 Project VSAL

2.1 Projectdoelstellingen

Het huidige station Amsterdam Lelylaan is bijna 40 jaar oud¹ en voldoet al jaren niet meer aan de huidige gebruiks- en comforteisen van de openbaar vervoerreiziger. Het is voor een (internationale) reiziger die niet bekend is op het station moeilijk om de weg te vinden. Ook zijn er al jaren problemen met de sociale veiligheid in het gebied. Daarnaast zijn de fietsparkeervoorzieningen niet op orde. De transferkwaliteit en verblijfskwaliteit van station Amsterdam Lelylaan zijn onder de maat. Ten slotte is de capaciteit van de tramperrons momenteel onvoldoende en in de toekomst geheel ontoereikend. Dit leidt tot onveilige situaties, zeker in het geval van calamiteiten.

In een Bestuursovereenkomst hebben de projectpartners het doel voor het project vastgelegd, namelijk dat station Amsterdam Lelylaan:

- voor wat betreft kwaliteit en capaciteit is berekend op het sterk stijgende aantal OV-reizigers aldaar;
- een functioneel hoogwaardig, veilig, prettig en efficiënt OV-knooppunt wordt;
- ruimte biedt voor groei en de functie van een stadsentree heeft; en
- een levendige, sociaal veilige en kwalitatief hoogwaardige stationsomgeving biedt.

Ook voor de herziene inkoopstrategie blijven deze doelstellingen het uitgangspunt.

2.2 Project governance

Aanbestedende dienst is Gemeente Amsterdam

De opdrachtgever voor de aan te besteden opdracht is de gemeente Amsterdam, Directie Verkeer en Openbare Ruimte (V&OR), die namens de projectpartners optreedt als gedelegeerd opdrachtgever.

Projectpartners zijn opdrachtgever en financier

In project VSAL werken vijf partijen samen, namelijk Amsterdam, ProRail, NS, Vervoerregio Amsterdam (VRA) en Ministerie van IenW. Deze zogenaamde projectpartners financieren het project en stellen de scope vast. Genoemde partijen zijn vertegenwoordigd in de Stuurgroep VSAL, die op hoofdlijnen het project stuurt. Deze vijf partijen stellen het belang van het project voorop en werken vanaf het begin goed en constructief samen.

¹ Het treinstation dateert van 1986, het metrostation van 1997.

Integraal projectteam

Het projectteam van Opdrachtgever werkt volgens het Integraal Projectmanagement model (IPM). Het team is 'integraal' omdat in het technisch management alle toekomstige beheerders van de OV-knoop vertegenwoordigd zijn. Het technisch team van Opdrachtgever werkt intensief en nauw samen om tot een optimale integrale oplossing te komen met draagvlak van alle beheerders (gemeente Amsterdam, NS, ProRail en GVB). De toekomstig eigenaren en beheerders hebben alle hun eigen belangen en hanteren verschillende standaarden (ontwerpvoorschriften / PvE's). Hierbij is de overlap groot, maar soms is er sprake van tegenstrijdigheden. Daar waar mogelijk streeft opdrachtgever naar een ontwerp passend bij de wensen en eisen van alle stakeholders. Wanneer dit niet mogelijk blijkt, pakt opdrachtgever daarin de regie en maakt de noodzakelijke keuzes. De belangrijkste zaken op dit punt zullen bij de start van het bouwteam beslecht zijn.

Overige relevante partijen

Om het project te kunnen realiseren, wordt samengewerkt met een groot aantal nevenopdrachtnemers. Het GVB is de grootste nevenopdrachtnemer en zal de traminfrastructuur (verder) ontwerpen en (laten) aanleggen.

2.3 Scope en stand van zaken ontwerp

De scope van het project VSAL bevat de volgende elementen/werkzaamheden:

1. de sloop van het bestaande stationsgebouw en realisatie van een nieuw stationsgebouw met inpandige fietsenstalling;
2. het realiseren van techniekruimten;
3. het aanpassen van de stijgpunten naar het trein- en metroperron;
4. het aanpassen van de bestaande traminfrastructuur en het realiseren van een tramkeerlus met overstapmogelijkheden naar trein en metro;
5. het aanpassen van de openbare ruimte direct rondom het station en de te realiseren tramkeerlus;
6. het aanpassen van het trein- en metroperron en vernieuwing van (een deel van) de treinperronkap;
7. het realiseren van een nieuwe maaiveldstalling aan de noordzijde van de Lelylaan.

Om deze projectscope te kunnen realiseren dient de bestaande situatie nagenoeg geheel te worden gesloopt en te worden vernieuwd.

Voor deze scope heeft Arcadis een Voorlopig Ontwerp (VO) gemaakt. Met het VO dat in november 2024 is opgeleverd, is een gedegen basis gelegd, maar er moet nog een slag gemaakt worden om het definitief af te ronden. Een aantal onderdelen in het VO wil opdrachtgever namelijk anders uitgewerkt zien en daarnaast zijn enkele wezenlijke ontwerpuitgangspunten gewijzigd. Het nieuwe ingenieursbureau met architect krijgt zowel de opdracht het VO met deze aanpassingen af te ronden, als de opgave om te komen tot een architectonisch ontwerp dat een goede aansluiting vindt bij de bestaande cultuurhistorische waarden. Daarna wordt door het nieuwe ingenieursbureau met architect het DO opgesteld.

Een presentatie van het ontwerp op basis van het huidige VO/de scope is opgenomen in Bijlage 1. Daarin is naast tekst ook beeldmateriaal opgenomen. Enkele bijzonderheden zijn hieronder toegelicht.

2.3.1 Perronkap trein

Renovatie en hergebruik van de bestaande vakwerkconstructie van de perronkap van ProRail is tot nog toe uitgangspunt voor het project geweest. Bij de uitwerking van het VO zijn inzichten ontstaan die maken dat de keuze voor renoveren heroverwogen is. Opdrachtgever heeft in 2025 een variantenstudie uitgevoerd. De uitkomst van deze variantenstudie heeft ertoe geleid dat het plan, om de huidige overkapping van het treinperron te renoveren, is verlaten en te kiezen voor een nieuwe perronkap met (bij voorkeur) hergebruik van onderdelen. Het nieuwe ingenieursbureau met architect krijgen opdracht dit verder uit te werken in het VO, waarna opdrachtgever het voor informeel advies zal voorleggen aan de Commissie OmgevingsKwaliteit (COK).

2.3.2 Verleggen watergang

Voor de realisatie van de tramkeerlus is het nodig om de noordelijke rijbaan van de Lelylaan en de watergang in noordelijke richting te verleggen. Het ontwerp voor de werkzaamheden 'Verleggen watergang' wordt uitgewerkt door het Ingenieursbureau van de gemeente Amsterdam. Het Definitief Ontwerp daarvoor wordt in 2026 afgerond, waarna een bestek wordt opgesteld om deze werkzaamheden separaat aan te besteden en ruim voor de overige projectwerkzaamheden te kunnen uitvoeren.

3 Eisen aan gegadigden

In dit hoofdstuk zijn de eisen beschreven die opdrachtgever voornemens is om in de aanbesteding aan eventuele gegadigden te stellen. Te zijner tijd wordt in de aanbestedingsdocumenten uitgewerkt hoe en wanneer deze eisen van toepassing zijn.

3.1 Erkenningsregeling ProRail

Hieronder is de erkenningsregeling beschreven die opdrachtgever voornemens is als eis op te nemen om in te kunnen schrijven als gegadigde.

Erkenningsregeling Spooraannekers – realisatiefase

1. *Categorie: Treinbeveiliging*

Werkzaamheden die binnen deze categorie horen en die deel uitmaken van de scope van de gevraagde (spoor)werkzaamheden in de realisatiefase:

- Aanpassen werkzoneschakelaar;
- Werkzaamheden in het relaishuis (o.a. t.b.v. werkzone schakelaar, telecom installaties);
- Werkzaamheden in kabelkoker in / of onder het spoorviaduct (kunstwerk);
- Werkzaamheden aan vertrekseinen en treinlengteborden;
- Werkzaamheden t.b.v. GSMR (o.a. ERTMS);
- Werkzaamheden aan glasvezel en of koper ten behoeve (interlokale) data transmissie.

2. *Categorie: Energievoorziening: railinfravoedingen (RIV)*

Werkzaamheden die binnen deze categorie horen en die deel uitmaken van de scope van de gevraagde (spoor)werkzaamheden in de realisatiefase:

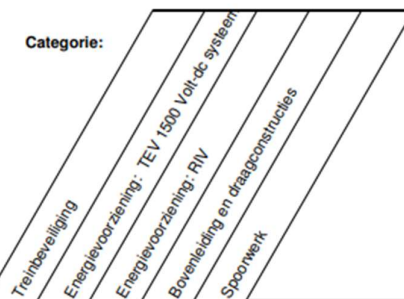
- Werkzaamheden station vallen hier niet onder;
- Werkzaamheden aan of in nabijheid van bovenleidingsportalen;
- Werkzaamheden aan de energievoorziening met een potentiële impact op of risico op beïnvloeding van spoor & stations gerelateerde installaties (zonder uitputtend te zijn o.a. railinfravoedingen, noodstroomvoorzieningen, EMC vraagstukken, bijv. of zwerfstromen).



Lijst van Erkende Ondernemers

Branche:
 Spooraannemers

Categorie:



Naam bedrijf						☒ Erkend
Vestigingsplaats: kvknr; btwnr						internetadres
BAM Infra Rail BV Breda; kvknr. 23041121; btwnr. NL 0010.87.642.B.01	X	X	X	X	X	www.baminfra.nl/rail
De Wilde NL BV Montfoort; kvknr. 34040262; btwnr. NL 0015.16.164.B.01	-	-	-	-	X	www.dewildebv.nl
Dura Vermeer Railinfra BV Hoofddorp; kvknr. 34196255; btwnr. NL 8125.16.047.B.01	X	X	X	X	X	www.duravermeer.nl
ElektroRail BV De Meern; kvknr. 62748130; btwnr. NL8549.41.538.B.01	-	X	X	-	-	www.elektorail.com
Strukton Rail Nederland BV Maarsse; kvknr. 30139439; btwnr. NL 8054.75.473.B.01	X	X	X	X	X	www.struktonrail.com
Swietelsky Rail Benelux BV Oisterwijk; kvknr. 50041134; btwnr. NL 8225.11.381.B.01	X	X	X	X	X	www.swietelsky-rail.nl
Van Gelder Rail BV Hatterij; kvknr. 05073928; btwnr. NL 8127.47.653.B.02	X	X	X	X	X	www.vangelder.com
VolkerRail Nederland BV Vianen; kvknr. 30142333; btwnr. NL 0015.10.149.B.01	X	X	X	X	X	www.volkerail.nl

ACD00113; versiedatum: 26-2-2026

3.2 Geschiktheidseis

Hieronder is de concept geschiktheidseis beschreven.

Kerncompetentie

De gegadigde dient te beschikken over ervaring op het gebied van de uitvoering van een grootschalige verbouwing van een OV-station met overstapmogelijkheden.

Geschiktheidseis

De kerncompetentie dient te worden aangetoond met één referentieproject waaruit blijkt dat de gegadigde in de afgelopen tien jaar (te rekenen vanaf de uiterste datum van aanmelding) een werk heeft uitgevoerd betreffende het verbouwen van een openbaar vervoer station (OV-station) met overstapmogelijkheden tussen minimaal 2 verschillende OV-modaliteiten van de trein, metro, tram en/of bus (dus trein-metro of trein-tram of trein-bus of metro-tram of metro-bus of tram-bus), waarbij het OV-station in exploitatie bleef tijdens de verbouwingswerkzaamheden. De realisatiewerkzaamheden voor dit referentieproject hebben een omvang van ten minste € 25 miljoen, zijn op vakkundige en regelmatige wijze en naar tevredenheid van opdrachtgever uitgevoerd.

4 Aanbesteding bouwteam

4.1 Gekozen marktbenadering: Bouwteam

Opdrachtgever heeft gekozen voor een bouwteam omdat dit goed invulling geeft aan de inkoopdoelstellingen van de opdrachtgever en uit de eerdere marktconsultatie is gebleken dat dit ook de voorkeur heeft van marktpartijen.

De inkoopdoelstellingen zijn:

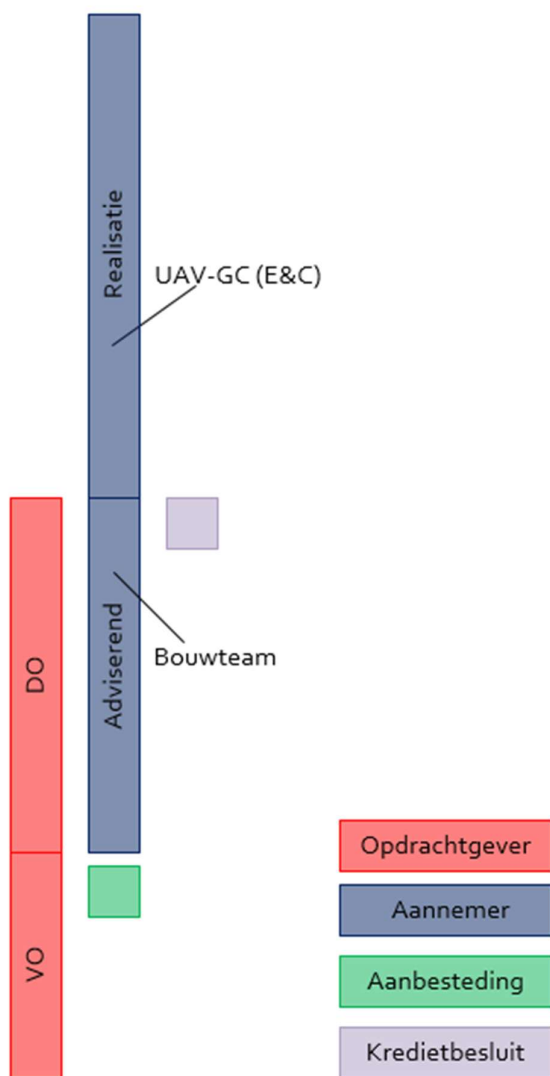
- a. Kwalitatief goed eindresultaat op het gebied van:
 - Functie;
 - Duurzaamheid;
 - Bouwkundige en architectonische vormgeving.
- b. Voorspelbare uitvoering, met name ten aanzien van:
 - Overlast: acceptabel en voorspelbaar;
 - Minimale wijzigingen en kostenstijgingen.
- c. Sturingsmogelijkheden in de verdere uitwerking in de bouwteamfase, rekening houdend met:
 - bestuurlijke dynamiek bij de projectpartners;
 - organisatiekenmerken van de projectpartners;
 - vertrouwen wekken bij de opdrachtgevende partijen en dit behouden.

In onderstaande figuur is de marktbenadering voor VSAL schematisch weergegeven. Waarbij in **rood** is aangegeven:

- Het VO en DO worden opgesteld door een ingenieurbureau met architect, onder verantwoordelijkheid van opdrachtgever.
- Opdrachtgever is verantwoordelijk voor vaststelling van VO en DO, en verificatie door stakeholders.

In **blauw** is weergegeven:

- De bouwteamfase waarin aannemer als adviseur een bijdrage levert aan het opstellen van het DO en de contractdocumenten.
- De realisatiefase door aannemer.



Tijdens de uitwerking van het VO wordt de aanbesteding gestart voor een bouwteam. De markt (aannemers) wordt in de VO-fase benaderd, zodat aan het eind van de VO fase / voor de start van de DO-fase de aannemer betrokken is. De opdrachtgever zal zorgdragen (samen met de combinatie Haskoning en VenhoevenCS) voor het opstellen van het VO, waarna in bouwteamverband het DO wordt opgesteld en een UAV-GC contract wordt opgesteld. Vervolgens krijgt de aannemer, na overeenstemming (over contract en aanbidding), de realisatie gegund.

De huidige planning is schematisch meegenomen in Bijlage 2.

Hierbij geldt:

- Voorafgaand aan de bouwteamfase is het VO informeel getoetst door de Commissie Omgevingskwaliteit (COK, voorheen CRK/Welstand), waarbij het verkrijgen van een positief advies de verantwoordelijkheid is van opdrachtgever.
- In de bouwteamfase (tot gunning realisatie) brengt de aannemer zijn uitvoeringskennis in ten behoeve van de afronding van het DO en de opstelling van het UAV-GC contract.
- In de periode van (bestuurlijke) besluitvorming wordt door de aannemer onder andere gewerkt aan het UAV-GC contract, UO en Projectmanagementplan.
- Het DO wordt onderdeel van het UAV-GC contract (onderdeel uitvraag) en is in de realisatiefase verantwoordelijkheid van opdrachtgever.
- Aannemer is verantwoordelijk voor de realisatieplanning, fasering, maakbaarheid, uitvoeringsrisico's, (prognose) bouwkosten en reeds in de bouwteamfase door aannemer opgestelde documenten (die in de realisatie onder de verantwoordelijkheid van de aannemer vallen, zie vraag 4 in hoofdstuk 5).

4.2 Rol architect en ingenieursbureau

In paragraaf 2.3 werd de opgave genoemd om te komen tot een architectonisch ontwerp dat een goede aansluiting vindt bij de bestaande cultuurhistorische waarden. Belangrijkste opgaven voor de architect in dit kader zijn het hergebruik van onderdelen (of eventueel nieuwbouw van de perronkap trein, zie paragraaf 2.3.1), het dak van het station en de gevels van stationsgebouw en fietsenstalling.

De opdrachtgever draagt met de architect zorg voor de afstemming met de Commissie Omgevingskwaliteit (COK, voorheen CRK/Welstand) van het VO, DO en de vergunningprocedure (omgevingsvergunning).

De architect is samen met een ingenieursbureau gecontracteerd door opdrachtgever en onderdeel van het (ontwerp)team van het project VSAL. De architect en het ingenieursbureau blijven gedurende het hele project betrokken:

- In de DO-fase voor de nadere uitwerking/detailering van het ontwerp;
- In de realisatiefase voor de uitvoeringsbegeleiding ten aanzien van beeldkwaliteit.

Van de toekomstige aannemer wordt een goede samenwerking met de architect en het ingenieursbureau verwacht.

5 Marktconsultatie: de vragen

Deze marktconsultatie gaat over de gekozen marktbenadering voor de fases DO tot en met realisatie, en het ophalen van input om verdere invulling te geven aan de gekozen aanpak. Aannemers worden uitgenodigd om individueel met de gemeente Amsterdam in overleg te gaan over de vragen die gemeente heeft. Uiteraard verneemt de gemeente Amsterdam ook graag uw zorgen, vragen en aanbevelingen/adviezen over project VSAL.

De volgende vragen willen we aan u voorleggen en bespreken tijdens de marktconsultatie:

1. Aanbesteding: Welke aanbestedingsprocedure vindt u passend voor deze opgave en contract-/samenwerkingsvorm en waarom? En in geval van een procedure met voorafgaande selectie: Heeft u bezwaar tegen een eventuele langere periode (3 tot 6 maanden) tussen selectie- en inschrijvingsfase?
2. Contractvorm realisatie: Het bouwteam wordt aanbesteed met het uitgangspunt dat de realisatie onder UAV-GC wordt uitgevoerd. In de bouwteamfase zou de contractvorm nog kunnen worden aangepast. In dit kader horen we graag van u hoe u aankijkt tegen Kost+? De gemeente Amsterdam kan zich voorstellen dat u nadere informatie wilt omtrent Kost+. Deze informatie is terug te vinden op: <https://www.kostplus.nl>.
3. Taakstellend budget: In de eerdere aanbesteding gaven partijen (op basis van het toen gecommuniceerde taakstellend budget) aan zorgen te hebben of er voldoende budget is voor realisatie. Daarom heeft de gemeente Amsterdam de volgende aanpassingen gedaan met betrekking tot het taakstellend budget:
 - Komend jaar wordt gewerkt aan (de afronding van) het VO, met diverse wijzigingen ten opzichte van het ontwerp van Arcadis. Hiervan wordt een nieuwe raming gemaakt. Op basis daarvan zal opdrachtgever, na gunning van het bouwteam, een taakstellend budget voor de realisatiefase bepalen.
 - Dit taakstellend budget geldt gedurende de bouwteamfase, wanneer het DO uitgewerkt wordt, als richtbedrag voor de realisatiefase.
 - Op dit moment hebben de projectpartners een projectbudget (de Investeringskosten) beschikbaar gesteld van € 130,6 miljoen (prijsspeil juli 2024, P50 waarde) en is afgesproken dit bedrag te indexeren.
 - Projectpartners zullen dit budget op basis van VO-raming (medio 2027) bijstellen, en hebben de intentie uitgesproken dekking op P85-waarde beschikbaar te stellen.Ervaart u met bovenstaande voldoende comfort met betrekking tot het budget voor de realisatie, om een inschrijving te kunnen doen?
4. Verantwoordelijkheid producten bouwteamfase: De gemeente Amsterdam wil dat u in de bouwteamfase reeds producten opstelt waarvoor u verantwoordelijk bent in de realisatiefase. Dit zijn producten op het gebied van haalbaarheid, maakbaarheid en uitvoerbaarheid. Deze producten worden dus onderdeel van uw aanbieding voor de realisatiefase (aan het eind van de bouwteamfase). Te denken valt aan Faseringsplan, BLVC-plan, bouwplaats indelingen,

detaillering constructieve onderdelen.

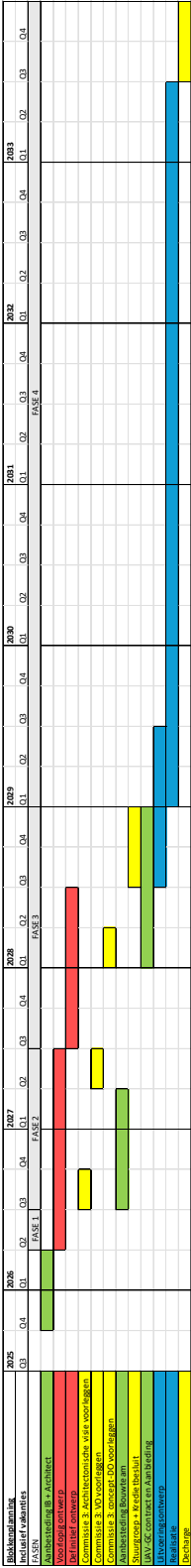
In hoeverre bent u hiertoe bereid?

5. BPKV: Kwalitatieve beoordelingscriteria: Gezien uw (grotendeels) adviserende rol in de bouwteamfase willen we vragen beoordelingscriteria te benoemen waarop u zich kunt onderscheiden. Wat ziet u als nuttig beoordelingscriterium(-criteria) voor de bouwteamaanbesteding?
6. Voorbereidingstijd: Wat is een wenselijke voorbereidingstijd om in de bouwteamfase direct te kunnen bijdragen aan de opstelling van het DO? In de eerdere marktconsultatie is aangegeven dat het wenselijk is om als aannemer gedurende de DO-fase direct vanaf de start betrokken te zijn. Voorafgaand aan de DO-fase zal u een voorbereidingstijd nodig hebben om aan te haken bij de 'rijdende trein'. Is 2 maanden naar uw mening voldoende? Zo nee, kunt u dat toelichten?
7. Opstellen UO: Na afronding van het DO is er (bestuurlijke) besluitvorming nodig alvorens de gemeente Amsterdam de realisatie kan gunnen. Bent u bereid om in die tijdsperiode (tegen vergoeding) al ontwerpwerkzaamheden te verrichten (UO (deels) opstellen) die normaliter onder de realisatiefase vallen?
8. Engineeringskosten: Kunt u een indicatie geven van de engineeringskosten die u maakt in de realisatiefase (voor het onder andere opstellen UO) in geval van een UAV-GC contract (percentage of bedrag)? Deze vraag houdt verband met vraag 6: Indien UO-werkzaamheden eerder (dan na gunning realisatie) uitgevoerd worden, dient opdrachtgever daar vroegtijdig een toereikend krediet voor aan te vragen. Opdrachtgever wil daarom vooraf een inschatting kunnen maken van de engineeringskosten.

Bijlage 1: Ontwerp/Scope

Deze presentatie is separaat meegeleverd.

Bijlage 2: Schematische weergave planning



Opgedeeld ten behoeve van leesbaarheid:

