Gemeente Utrecht

# Marktbenaderingsstrategie

*Bijlage bij bestuursadvies vaststelling IPvE/FO NRU augustus 2018*

Na de vaststelling van het IPvE/FO NRU wordt gestart met het opstellen van het contract, zodat het project NRU in 2020 aanbesteed kan worden. Dit memo beschrijft verschillende contractvormen die kunnen worden toegepast. Op basis van de projectkenmerken en de kenmerken van de contracvormen is gekozen voor een geïntegreerd contract, waarbij de opdrachtnemer verantwoordelijk is voor het verder uitwerken van het ontwerp en de realisatie.

## Contractvormen

In onderstaande tabel zijn de contractvormen weergegeven die zijn afgewogen voor de NRU. Per projectfase is aangegeven of de verantwoordelijkheid bij de opdrachtgever (gemeente) of opdrachtnemer (marktpartij) ligt. Bij contractvormen waar meer verantwoordelijkheid bij de opdachtnemer ligt, wordt de kennis en kunde van de markt eerder in het project benut.

| | TRADITIONEEL | GEINTEGREERD | | |
|---|---|---|---|---|
| Projectfase | RAW bestek | Engineering en construct (E&C) | Design en construct (D&C) | Design, construct, maintain (DCM) |
| Programma v. eisen | | | | |
| Voorlopig ontwerp | | | | |
| Defintief ontwerp | | | | |
| Uitvoeringontwerp | | | | |
| Realisatie | | | | |
| Onderhoud | | | | |

Verantwoordelijkheid opdrachtgever (gemeente)
Verantwoordeijkheid opdrachtnemer (marktpartij)

*Traditioneel* ligt de verantwoordelijkheid voor het ontwerp geheel bij de opdrachtgever en de realisatie bij de opdrachtnemer. De marktpartij bepaalt de wijze van uitvoering. In het ontwerp wordt weinig kennis en kunde uit de markt benut.

Als een eerdere projectfase met de realisatiefase geïntegreerd wordt, is sprake van een *geïntegreerd contract*. Bij de integratie van ontwerp en realisatie *(E&C of D&C)* wordt het voor de opdrachtnemer mogelijk om ontwerpkeuzes af te stemmen op de uitvoeringswijze. De opdrachtnemer draagt de verantwoordelijkheid voor deze ontwerpkeuzes. Eventuele risico's die het gevolg zijn van deze ontwerpkeuzes zijn voor de opdrachtnemer. Voor de NRU zijn er kansen voor optimalisaties tussen ontwerp en uitvoering. Dit blijkt ook uit een marktconsultatie die eind 2017 en begin 2018 is gehouden onder aannemers en ingenieursbureau's. Met name in de civiele constructies en de bouwfasering zijn voordelen te behalen door al in het ontwerp rekening te houden met de uitvoeringswijze.

Van een grote mate van integratie is sprake als ook de onderhoudsfase onderdeel wordt van het contract, *Design, construct en maintain*. De opdrachtnemer die verantwoordelijk is voor de realisatie is aansluitend verantwoordelijk voor het onderhoud gedurende een overeengekomen periode. Met deze contractvorm wordt de opdrachtnemer uitgedaagd om al in het ontwerp rekening te houden met het onderhoud. Opdrachtnemers kunnen hiertoe ook uitgedaagd worden door onderhoudskosten (of

duurzaamheid in meer algemene zin) als gunningscriterium te hanteren in de aanbesteding van een E&C of D&C contract. De voordelen van het meecontracteren van de onderhoudsfase zijn alleen te behalen als de opdrachtnemer voldoende ontwerpvrijheid krijgt, blijkt ook uit de marktconsultatie.

### Afweging contractvorm

In de afweging tussen de verschillende contractvormen is onder meer gekeken naar:

- het risicoprofiel van het project,
- de mogelijkheid om kennis en kunde van de markt te benutten,
- de mate van ontwerpvrijheid na vaststelling IPvE/FO,
- ruimte voor participatie,
- ervaring binnen de gemeente met de beschouwde contractvormen.

Hieronder wordt kort ingegaan op bovenstaande aspecten.

*Risicoprofiel*

Het project NRU is een omvangrijk en kostbaar project waarvoor de gemeente risico draagt. De complexiteit in deze fase zit in de verschillende ontwerpvarianten (onderdoorgang of viaduct) waarmee rekening wordt gehouden vanwege de onzekerheid over het definitieve budget. Een andere uitdaging is de bouwfasering: de NRU moet verbouwd worden, terwijl de stad en regio bereikbaar moeten blijven.

*Kennis en kunde markt*

Aannemers hebben veel ervaring met de uitvoeringsfase. Gezien de complexiteit van de uitvoeringsfase is het gewenst om een contractvorm te kiezen waarbij de opdrachtnemer al in de ontwerpfase kennis en kunde over de realisatiefase kan inbrengen. Om deze reden valt een traditionele contractvorm af, waarbij de markt pas in de realisatiefase betrokken wordt.

*Ontwerpvrijheid*

In het IPvE/FO is een aantal belangrijke ontwerpkeuzes vastgelegd, waaronder de ligging van de weg. Daarnaast zijn er in het participatietraject met de (bewoners-)adviesgroep NRU afspraken gemaakt over de inrichting van het plangebied. De belangrijke ontwerpkeuzes die nog gemaakt moeten worden hebben vooral betrekking op de civiele constructies en de bouwfasering. Uit de marktconsultatie blijkt meer ontwerpvrijheid nodig is om de voordelen van een DCM contract volledig te kunnen benutten. Onder meer om deze reden valt een DCM contract af.

*Ruimte voor participatie*

Het IPvE/FO is tot stand gekomen na een intensief en constructief participatietraject met de (bewoners-)adviesgroep. De adviesgroep geeft aan ook in de volgende fase betrokken te willen blijven. Gezien de waardevolle inbreng in de IPvE/FO fase is het wenselijk de adviesgroep een rol te geven in de uitwerking van het IPvE tot een contract. Voor een aantal aspecten in het ontwerp, waaronder de inrichting van de groenzones, betekent dit geen ontwerpvrijheid voor de opdrachtnemer.

*Ervaring met contractvormen*

Binnen de gemeente is zeer veel ervaring met traditionele contractvormen. Ook met geïntegreerde contracten is de laatste jaren ervaring opgedaan. Voorbeelden hiervan zijn de busbaan Transwijk en de Dafne Schippersbrug. De gemeente heeft nog geen ervaring met DCM contracten.

## Keuze contractvorm NRU

Voor de NRU is een geïntegreerd contract (E&C/D&C) waarbij de opdrachtnemer verantwoordelijk is voor de verdere uitwerking van het ontwerp en de realisatie, het meest geschikt. Op deze manier kan de kennis en kunde van de markt over de realisatiefase al in de ontwerpfase worden benut.

Een extern ingenieursbureau krijgt opdracht om het IPvE/FO uit te werken tot een voorlopig ontwerp en de contractdocumenten op te stellen. Bij de vorming van het contract wordt per onderdeel het detailniveau en daarmee de ontwerpvrijheid voor de opdrachtnemer bepaald. De ontwerpvrijheid ten aanzien van het verkeerskundig ontwerp en de inrichting van de groenzones is beperkt, omdat hierin de afspraken met de adviesgroep zijn/worden verwerkt. Voor de civiele constructies is de ontwerpvrijheid groter, waardoor de opdrachtnemer in het ontwerp goed rekening kan houden met de gevolgen voor de realisatiefase.