



RWS BEDRIJFSINFORMATIE

**Rapportage pilot marktconsultatie duurzaamheid
hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl**

Zaaknummer: 31109075
TenderNed-kenmerk: 143021

Datum 18 juli 2017
Status Definitief

Colofon

Uitgegeven door	Ministerie van Infrastructuur en Milieu Rijkswaterstaat Noord-Nederland Programma's, Projecten en Onderhoud
Informatie	
Opmaak	
Datum	18 juli 2017
Status	Definitief
Versienummer	1.0

Inhoud

1	Inleiding.....	5
1.1	Inleiding.....	5
1.2	Doel van deze marktconsultatie.....	5
1.3	Aanpak van de marktconsultatie.....	6
1.4	Doelgroep marktconsultatie	6
1.5	Opbouw en procedure rapportage.....	6
2	Resultaten	7
2.1	Plenaire presentaties ochtend	7
	2.1.1 Visie en ambities.....	7
	2.1.2 Inhoudelijke toelichting.....	7
2.2	Sessie omgevingswijzer.....	8
	2.2.1 Thema's omgevingswijzer	8
	2.2.2 Visie en ambities.....	9
	2.2.3 Kennis van areaal.....	10
	2.2.4 Optimalisering uitvraag op duurzaamheidsaspecten.....	10
2.3	Verdieping	12
	2.3.1 Groep 1.....	13
	2.3.2 Groep 2.....	13
	2.3.3 Groep 3.....	13
	2.3.4 Groep 4.....	14
	2.3.5 Samenvattend	14
3	Conclusies en aanbevelingen.....	15
3.1	Conclusies	15
3.2	Aanbevelingen	15
Bijlage A	Hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl	17
Bijlage B	Aanpak marktconsultatie.....	18
Bijlage C	Programma.....	20
Bijlage D	Deelnemers markt en Rijkswaterstaat	21

1 Inleiding

1.1 Inleiding

In 2016 heeft het bestuur van Rijkswaterstaat (hierna: RWS) de ambitie voor een Duurzame Leefomgeving vastgesteld welke het fundament dient te vormen voor de werkzaamheden van RWS. Een andere belangrijke ambitie binnen RWS is de marktvisie. Met deze visie willen de betrokken organisaties, waaronder RWS en de Vereniging van Waterbouwers (hierna: VvW) de publiek-private samenwerking een impuls geven.

Om invulling te geven aan beide ambities, heeft de VvW in een overleg met RWS de wens uitgesproken om tezamen met RWS in een vroeg projectstadium na te denken over duurzaamheidskansen. Afgesproken is dit in een aantal pilotprojecten te onderzoeken. Eén van deze pilots heeft betrekking op de werkzaamheden aan de Hoofdvaarroute Lemmer-Delfzijl (hierna: HLD) zoals die de komende jaren plaatsvinden. Voor nadere informatie over de vaarweg zie bijlage A en de separate sheets bij dit rapport.

Om duurzaamheidskansen in het areaal van de HLD te inventariseren en om de mogelijkheden te onderzoeken hoe duurzaamheid kan worden uitgevraagd aan de markt heeft op 22 juni 2017 een marktconsultatie plaatsgevonden. De aankondiging van deze marktconsultatie is gedaan op 24 mei 2017 (<http://www.tenderned.nl>).

Het voorliggende rapport is het verslag van deze marktconsultatie, welke in het kader van transparantie door RWS op TenderNed is gepubliceerd.

1.2 Doel van deze marktconsultatie

RWS beoogt met deze marktconsultatie:

- Inzicht te krijgen in de duurzaamheidskansen en –ambities in het areaal van de HLD;
- Inzicht te krijgen in de methode van uitvragen van duurzaamheid naar de markt;
- Leerervaringen opdoen voor toekomstige marktconsultaties gericht op duurzaamheid.

RWS benadrukt dat deze marktconsultatie geen onderdeel uitmaakt van eventuele aanbestedingen van de toekomstige werkzaamheden op de HLD en dat aan de marktconsultatie geen rechten kunnen worden ontleend. Bij een op deze marktconsultatie volgende aanbesteding wordt geen onderscheid gemaakt tussen partijen die al dan niet hebben deelgenomen aan deze marktconsultatie. Om deelnemers aan de marktconsultatie niet in een bevoordeelde positie te brengen zijn de resultaten op TenderNed gepubliceerd.

Verkregen inzichten uit de marktconsultatie gebruikt RWS (waar relevant) in de voorbereiding van toekomstige aanbestedingen. RWS behoudt zich het recht voor om deze inzichten niet of niet volledig te gebruiken.

Het is belangrijk het pilotkarakter te benadrukken. Het betekent dat het, naast het optimaliseren van duurzaamheidskansen in de projecten aan de vaarweg, de bedoeling is leerervaringen op te doen en kansen en risico's (of do's en dont's) van soortgelijke initiatieven in kaart te brengen en hierover te rapporteren. Het betekent ook dat de betrokken partijen zich realiseren dat we al lerende een nieuwe werkvorm proberen te ontwikkelen.

1.3 Aanpak van de marktconsultatie

De marktconsultatie bestond in hoofdzaak uit een bijeenkomst op 22 juni 2017 waarbij met de aangemelde marktpartijen een gezamenlijke sessie is gehouden. De belangrijkste onderdelen waren:

1. Twee parallelle sessies aan de hand van de omgevingswijzer duurzaamheid;
2. Een verdiepende discussie in een viertal groepen.

Deze onderdelen zijn kort toegelicht in bijlage B. Het programma is opgenomen in bijlage C, inclusief sprekers/begeleiders. De gevolgde aanpak is in samenwerking tussen RWS en VvW tot stand gekomen.

1.4 Doelgroep marktconsultatie

De marktconsultatie van de pilot 'marktvisie duurzaamheid op Hoofdvaarroute Lemmer-Delfzijl' richtte zich tot bedrijven welke voldoen aan elk van de volgende criteria:

- Bekend zijn met de aanbestedingen van Rijkswaterstaat;
- Zich verdiept hebben in het areaal van de HLD;
- geïnteresseerd zijn in de ambitie duurzaamheid van RWS;
- vanuit eigen ervaring, kennis en/of concrete ideeën actief mee willen en kunnen denken over duurzaamheidskansen op de HLD;
- Het kunnen en willen meedenken over het uitvragen van duurzaamheid naar de markt.

In totaal hebben zich 27 personen op basis van de TenderNed procedure aangemeld. Deze zijn allemaal in de gelegenheid gesteld deel te nemen.

Het aantal deelnemers van marktpartijen op 22 juni bedroeg 27 personen. Hierbij was sprake van enkele mutaties ten opzichte van de aanmeldingen. De deelnemers waren afkomstig van aanneembedrijven en ingenieurs- en adviesbureaus uit de sector Grond-, Weg- en Waterbouw. De deelnemerslijst is opgenomen in bijlage D.

1.5 Opbouw en procedure rapportage

De rapportage bestaat uit het voorliggende rapport en de sheets zoals deze in het ochtenddeel zijn gepresenteerd. In dit rapport zijn de resultaten samenvattend en geanonimiseerd weergegeven. Achtergrondinformatie is in de bijlagen weergegeven.

2 Resultaten

2.1 Plenaire presentaties ochtend

2.1.1 *Visie en ambities*

Jaap Eikelboom, directeur Bedrijfsvoering bij RWS Noord-Nederland heeft het beheer van de HLD in zijn portefeuille. Hij licht de beheerstaak toe en gaat in op de visie en (duurzaamheids)ambities. (zie sheets in separaat document). Toelichtende punten:

- Het beheer van de vaarweg is in 2014 door RWS van de provincies Fryslân en Groningen overgenomen.
- De eerste periode werd gekenmerkt door 'brandjes blussen'. Opmerkelijk was het grote aantal aanvaringen, waarnaar onderzoek loopt. Dit heeft mogelijk met de toename van kolenschepen te maken (aantallen nemen nu overigens af).
- Een deel van de werkzaamheden wordt nog door de provincies verricht. Zo valt de bediening van de bruggen tot 2019 nog onder provincie Fryslân. De provincies zijn ex-beheerders met veel kennis en knowhow en met meningen over onderwerpen. Zodanig zijn dit belangrijke stakeholders.
- De algemene aansturing volgt een programmatische aanpak met uitvoering via het lijnmanagement.

Wat betreft duurzaamheidsambities (zie sheets) kunnen de volgende kanttekeningen worden geplaatst:

- Begin 2015 was duurzaamheid nog nauwelijks een thema. Inmiddels heeft het sterk aan belang gewonnen, ook binnen RWS. Naar verwachting zal het in 2020 een zeer prominente rol spelen. Kortom, er is sprake van een grote dynamiek.
- Op lange termijn kijken is belangrijk, maar ook moeilijk. Hoe ziet het vervoer eruit in 2040? Is er sprake van andere manieren van vervoeren? Tegelijkertijd hebben we te maken met het hier en nu, met de geformuleerde prestaties en het meten van die prestaties (PIN's).
- Duurzaamheidskansen benoemen vergt ook breed kunnen kijken en het afwegen van opties. Voorbeelden: 1. Nu kleinschalig ingrijpen bij een asset of wachten en in (nabije) toekomst grootschaliger ingrijpen? 2. Is die brug echt nog nodig, wanneer in omgeving al veel qua wegen is veranderd? 3. Is er sprake van afwenteling op wegverkeer?

Vragen/discussie:

- Ter referentie het energieverbruik van het beheer van de HLD komt overeen met het verbruik van circa 200 huishoudens. Het maakt 0,5% van het totale energieverbruik van RWS uit. Dit is vergelijkbaar met de opbrengst van een flinke windmolen. Ter vergelijking: 1 tunnel in het (snel)wegverkeer heeft een energieverbruik overeenkomend met circa 600 huishoudens. Overigens is het energieverbruik gerelateerd aan het beheer gering in vergelijking met dat van gebruikers van de vaarweg (scheepvaart). Dus het is zeer de moeite daar ook de focus op te richten.
- In hoeverre is waterkwaliteit een thema? Primair bij waterschappen.

2.1.2 *Inhoudelijke toelichting*

Sven Overbeek (adviseur techniek) neemt de deelnemers in vogelvlucht mee door de HLD (zie sheets in separaat document). Toelichtende punten:

- Sheet 35: Genoemde spreiding in bedragen (groot variabel onderhoud) komen voort uit onzekerheden allocatie middelen vanuit beleid.

- Wat is naar verwachting de baggeropgave? Deze wordt als vrij gering ingeschat gezien de beperkte aanwas in de vaarweg.

2.2 Sessie omgevingswijzer

De deelnemers zijn in twee groepen gesplitst (markt en RWS naar rato vertegenwoordigd in beide groepen). In het navolgende zijn de resultaten van beide groepen onder een beperkt aantal kopjes samengevat. Het betreft ten eerste de besproken duurzaamheidsthema's van de omgevingswijzer (2.2.1). Daarnaast spitste de discussie zich bij beide groepen toe op enerzijds de bredere visie en ambitie (2.2.2) en anderzijds de operationalisering via kennis van het netwerk/areaal (2.2.3) en uitvragen (2.2.4).

2.2.1 Thema's omgevingswijzer

2.2.1.1. Energie

- **Energie neutraal? Energie opwekkend!** Indien er buiten de bestaande grenzen gekeken wordt is er misschien wel een mogelijkheid om de HLD energie te laten opwekken. Hierdoor kan er een verdienmodel ontstaan waarbij het lucratief is (voor RWS of voor een marktpartij) om de HLD optimaal te exploiteren.
- **Kanaal als batterij.** De HLD kan worden gebruikt om energie in op te slaan, immers oppervlakte water = energie. Dit zou bijvoorbeeld in stedelijk gebied een uitkomst kunnen bieden om energie terug te kunnen leveren.
- **Biogas.** Energie uit biogas opwekken.
- **Groningen van het gas af! (iets teruggeven aan het milieu).** Bovenstaande maatregelen gebruiken als alternatief voor het gas en op deze manier de regio duurzaam betrekken en iets teruggeven.
- **Energiebesparing: verbruikers.** Bulk energieverbruik vindt plaats door verbruikers (scheepvaart). Je kunt ook waterdiepte verhuren. Het kan ook zijn dat 10 cm dieper forse energiebesparing oplevert voor scheepvaart? Kan RWS energieverbruik bij verbleken. Dus kijk (ook) naar scheepvaart. Kost 'klotsbak'-karakter wat HLD nu grotendeels heeft, meer energie voor schepen of middelt het zich uit?

2.2.1.2. Materialen

- **Beschikbaarheid van materialen in de regio**
- **Depots voor vrijgekomen materialen (bagger / grondstoffen t.a.v. biogas).** Verkort het transport en maakt optimaal gebruik van gebiedseigen materialen.
- **Hergebruik van materialen.** Momenteel is er op sommige stukken sprake van damwanden eruit en zelfde erin. Is hier een duurzame oplossing voor te vinden? Bijvoorbeeld door materiaal van de oude damwanden te gebruiken in de nieuwe damwanden of hier een andere oeverconstructie van te maken?
- **Levensduur van materialen.** Aanpassen van de (eisen omtrent) gewenste levensduur van materialen. Verlengen of juist verkorten (afhankelijk van de optimale functionele levensduur van het object).
- **Oeverbescherming algemeen.** Discussie over duurzame oeverbescherming speelt al lang. Tot op heden zijn de euro's bepalend. Nu wel kans voor duurzame toepassingen? Oeverbescherming: kan ook met bamboe.
- **Toepassing gebruikt hout.** Voorbeeld gebruikt hout voor nieuwe remmingswerken. Toen gebruikt hout op was keuze voor nieuw hout? Kun je ruimte creëren in contract: functioneel specificeren en bijvoorbeeld via EMVI biobased materialen.

2.2.1.3. Water

- **Waterhuishouding/waterkwaliteit/ruimtelijke kwaliteit.** Waar willen we naar toe met de waterkwaliteit. Momenteel wordt het IJsselmeer doorgepompt, wat leidt tot gebiedsvreemd water. De waterkwaliteit kan worden verbeterd door meer gebruik te maken van gebiedseigen water i.p.v. IJsselmeerwater. De waterkwaliteit kan voorts worden verbeterd door het toepassen van natuurvriendelijke oevers. Door de verschillen

in landelijk gebied /stedelijk gebied en opdeling van kanalen ontstaat er een diversiteit in waterkwaliteit. De waterschappen zijn verantwoordelijk voor de waterkwaliteit echter door de verbinding van de HLD kan RWS een rol pakken in het faciliteren.

2.2.1.4. Bodem en ondergrond

- **DuboCalc.** Het programma DuboCalc is niet altijd toereikend ten aanzien van innovatieve ideeën (b.v. waterbodems).

2.2.1.5. Ecologie en biodiversiteit/ruimtelijke kwaliteit

- **Nieuw landschap.** Bezit van RWS kan worden gebruikt voor nieuw (niet meer bestaand) landschap. Zaden kunnen terug gewonnen worden uit historische grond en op deze manier kan landschap worden gecreëerd zoals deze vroeger bestond.
- **Ecologische hoofdstructuur.** De HLD kan worden geoptimaliseerd nabij de ecologische hoofdstructuur, om flora en fauna hier zo min mogelijk te hinderen (b.v. in de vorm van een overzwemmogelijkheid).

2.2.1.6. Vestigingsklimaat voor bedrijvigheid/Bereikbaarheid

- **Hoger inzetten dan klasse Va (Va+).** Het hoger inzetten dan de klasse Va (bijvoorbeeld door het introduceren van een klasse Va+) kan er toe leiden dat er meer transport plaatsvindt over water.
- **Langs de vaarweg.** Door direct langs de vaarweg mogelijkheden te creëren voor bedrijvigheid via de HLD creëer je een duurzaam vestigingsklimaat en komt dit ook ten goede van een robuust mobiliteitssysteem.
- **Grotere of beter toegankelijke zijkanalen.** Door het toepassen van grotere of beter toegankelijke zijkanalen kunnen goederen direct worden getransporteerd naar steden die niet aan de HLD liggen. Op deze manier zijn er minder bewegingen nodig over de weg en kan dit ten goede komen voor de economie (bijvoorbeeld ook i.v.m. de corridor naar Duitsland).
- **Spitstijden (recreatie)**
- **Optimaal gebruik maken van ICT (Smart Mobility op de vaarweg): Groene golf?** Denk ook aan gebruik ICT op water: economische potentie recreatie Friesland moet niet lijden onder eisen hoofdvaarweg. Je kunt toch veel regelen met smart mobility? Door te varen in een groene golf kan het oponthoud voor beroepsverkeer worden geminimaliseerd. Ook kan de recreatievaart op deze wijze rekening houden dat er op bepaalde tijden beroepsvaart passeert op de Friese meren (hier kunnen de in genoemde spitstijden van pas komen).

2.2.1.7. Omgevingswijzer algemeen/verhouding thema's

In beide groepen werden de mogelijke spanningen en afhankelijkheden tussen thema's aangestipt. Duurzame maatregelen kunnen ten koste gaan van elkaar, hiervoor moet worden gewaakt. Duurzaamheid is een containerbegrip. Bijvoorbeeld: leg je het accent op het thema waterkwaliteit of op energie? En breder kijkend naar omgevingswijzer: vitaliteit havengebied ook meenemen? Zo zal de aanleg van een natuurvriendelijke oever positieve invloed hebben op de ecologie maar zal dit ten koste gaan van het vestigingsklimaat voor bedrijven. Hierdoor kan zijn dat er uiteindelijk wordt 'bestraft' voor het nemen van een duurzame maatregel, of dat deze duurzame maatregel niet wordt genomen. Of een ander voorbeeld, je slaagt in circulariteit, maar bent dan niet meer energiezuinig. Gebruik van de omgevingswijzer kan dergelijke afwegingen wel inzichtelijk maken. In hoeverre kun je met DuboCalc dergelijke afwegingen optimaliseren? Het voorgaande geeft aan dat het erg belangrijk is keuzes te maken en daar helder en transparant over te communiceren!

2.2.2 Visie en ambities

De visie en ambities moeten scherper en hoger. Deze opmerking kwam meermaals terug in de omgevingsessies. Dit kan worden bereikt door de visie en ambities voor verder in de

toekomst (bijv. 2040) te bepalen en deze terug te vertalen naar het hier en nu. De gewenste horizon komt hiermee op 15 tot 20 jaar.

Wat is je eindbeeld, wat is droom? Wil je internationaal scoren of vooral regionaal insteken? Op basis van zo'n visie de omgevingswijzer inzetten. Dus nu al nadenken over een fase 2 en 3 upgrade van de vaarweg en deze al meenemen.

Tegelijkertijd werd erkend dat visie en ambities van de regio in de toekomst natuurlijk kunnen veranderen. Wie zegt dat het vervoer verder in te toekomst überhaupt nog via de vaarweg wordt getransporteerd? Daarom is het van belang dat zowel de ontwikkel- als ontwerp mogelijkheden van de vaarweg adaptief zijn aan een veranderende toekomstvisie.

2.2.3 *Kennis van areaal*

Een tweede terugkerend thema in beide sessies was het belang om over gedegen kennis van het areaal te beschikken als basis om goed onderbouwde beslissingen over duurzaamheid te kunnen nemen. In de eerste plaats stelt het in staat om op gedegener wijze visie en ambities te formuleren en in de tweede plaats maakt het een gedegener prioritering en concretisering mogelijk. Hierbij kunnen meerdere niveaus worden onderscheiden.

Ten eerste het niveau van een brede gebiedsanalyse. Breng de gehele context van de vaarweg in kaart. Probeer zo'n gebiedsanalyse zo concreet mogelijk te maken. Hoe ziet gebied eruit boven kanaal; anders dan onder kanaal?, mensen, bedrijvigheid. Nu is er vooral benadering vanuit techniek. Belangrijk hierbij is te realiseren dat beroepsmatig gebruik breder is dan scheepvaart. Niet praten over beroepsvaart versus recreatieve vaart maar meer algemeen beroepsmatig gebruik vaarweg en recreatief gebruik. Bij eerste horen ook rederijen, havens, vissers en bedrijven in toerisme. Tweede zijn vooral particulieren. Belangrijk is de gebruiker centraal te stellen en overstijgend te kijken. Hierbij wel de verbinding blijven behouden met de RWS basisthema's: doorstroming, droge voeten, veiligheid. Ruimtegebruik kan conflicteren met doorstroming.

Ten tweede op het niveau van areaalgegevens. Het betreft het areaal beter (en gedetailleerder) in kaart brengen. Indien de areaal gegevens en de asset gegevens op orde zijn, kunnen duurzame maatregelen beter aan de voorkant worden bedacht. De kennis van het netwerk moet op orde zijn. Bijvoorbeeld wanneer RWS meer inzicht heeft op de percelen waarvan zij eigenaar zijn, kan RWS deze gebruiken om duurzame maatregelen te nemen. Bijvoorbeeld om deze percelen in te zetten voor recreatie (inhammen voor visserij / haventjes – is direct ook een risico i.v.m. recreatie op de vaarweg), maar ook om als testperceel te functioneren en ruimte te geven om nieuwe duurzaamheidsmaatregelen te ontwikkelen/toe te passen.

Instandhoudingsactiviteiten hebben eveneens grote waarde voor duurzaamheidskansen. Je genereert er belangrijke informatie mee voor de toekomst. Dat wil zeggen, hoe kun je verduurzaming structureler aanpakken. Risicogestuurd assetmanagement levert waardevolle input. Dit is bewezen in IJsselmeergebied en bij de Houtribdijk. Integreer duurzaamheid in assetmanagement. Dat geeft de goede haakjes voor keuzes. En keuze voor pilots. Bijvoorbeeld om op programmaniveau te kijken: nu deels aanpakken en straks goed? Juist bij aanleg ook naar andere thema's kijken. Dus kijk niet alleen abstract, breed en ver in de toekomst en doe niet lichtvaardig over instandhouding (pappen en nathouden).

2.2.4 *Optimalisering uitvraag op duurzaamheidsaspecten*

In beide groepen is uitgebreid aan de orde gekomen hoe duurzaamheid optimaal kan worden uitgevraagd aan de markt. Consensus: duurzaamheid echt belangrijk maken bij gunning, via

EMVI duurzaamheid. Bij voorkant al naar achterkant kijken. Maak duurzaamheid aan voorkant duidelijk.

Algemeen: ruimere grenzen in ruimte en tijd

Een punt wat (vaker) terug kwam is de optimalisatie voor een te brede opdracht en genoeg ruimte bieden in het contract. Dit op zowel het vlak in ruimtelijke omvang (genoeg percelen?) als in het tijdsbestek. Wanneer er meerdere objecten onderhouden moeten worden kunnen maatregelen worden gekopieerd wat leidt tot duurzame maatregelen.

Langere doorlooptijd prestatiecontracten

Verder moet bijvoorbeeld een prestatiecontract lang genoeg (bv. 10-15 jaar) zijn om het lucratief te maken voor een marktpartij om initieel een duurzame maatregel uit te voeren wat zich kan terug betalen gedurende het contract. Ook de 5 jaar voor "natte" prestatiecontracten wordt als kort gezien.

Meer samenhang aanleg en onderhoud

Nu is het werk opgesplitst in instandhouding, variabel onderhoud en aanleg. Dat legt beperkingen op aan kansen voor duurzaamheid. Dan ga je als marktpartij je inventarisatie zo laag mogelijk maken. Zo was een van de deelnemers bijvoorbeeld van mening dat er nauwelijks was nagedacht over onderhoud. Omslachtigheid in onderhoudswerkzaamheden heeft ook duurzaamheidsconsequenties. Wel groot uithangbord van RWS! Koppel aanleg en onderhoud. Er dient meer samenhang in onderhoud, aanleg en beheer te komen. Misschien in de vorm van meer integratie. Een langere exploitatieduur kan tot duurzamere oplossingen leiden. DB(F)M-achtige constructies.

Meer samenhang regio en uitvoeringsorganisaties

Een andere knip binnen RWS is die tussen uitvoering en beheer, dus tussen GPO/PPO en de regio's. Ook deze knip staat een integrale benadering van duurzaamheid in de weg. Zorg: straks weer bezuinigingsslag regio 10% die weer alle energie en aandacht gaat opeisen.

Bouw adaptiviteit in en denk in trends/scenario's

Discussie levensduur in eisen aan de hand van damwanden. Wanneer je je voor 100 jaar vastlegt, ben je niet flexibel qua duurzaamheid. Over 50 jaar kan er sprake zijn van een totaal andere functiebehoefte. Dit kun je meenemen b.v. in levensduur van remmingswerken.

Betrouwbaarheid dient te worden onderscheiden van levensduur. Duurzaamheid is niet direct verbonden aan levensduur.

Verdergaand: laat vastleggen los! Straks drones, 3-D printen, sensoren, modulaire bouw. Breng innovatie erin wanneer je eraan toe bent.

Zet de ontwikkeling van de HLD wel door zoals nu gedacht. Meer, minder; groter (190 naar 250 meter) of kleiner en minder (misschien geen vervoer meer over water). Digitaal bouwen versus statisch bouwen. Denken in trends/scenario's.

Denken in scenario's/trends: hoe veranderen basale zaken: 1. Overheidsinstanties hebben steeds meer te maken met meningen; data en feiten zijn niet meer doorslaggevend. 2.

Overheidsinstanties treden enerzijds terug; anderzijds meer regulering.

Probeer de hoofddoelstellingen van RWS (vlotte doorstroming, droge voeten) én scenario-denken toe te passen op HLD.

Hoe adaptiviteit vertalen naar organisatie en contracten (1)?

Adaptief areaal vraagt om een adaptieve organisatie. Vraagt marktvisie en eigenaarschap. Bij areaal risicogestuurd naar levenscyclus kijken.

DBFM: risico van vastzetten of bouw je duurzaamheid op adaptieve manier in? Geeft DBFM ON de tijd om er echt iets van te maken qua duurzaamheid? Of is de tijdshorizon te groot

gezien de ontwikkelingen? Zelfs de vraag of de aannemer nog bestaat. Ligt toch al veel vast. Wat er buiten valt (extra inspanning duurzaamheid) dan al snel meerwerk (kostbaar). Na aanvankelijke snelle beweging richting loslaten (o.a. via DBFM) nu weer trend terug? Gewenningsproces. Denk daarbij ook aan DBFM contracten, waarbij je duurzaamheid goed gaat inbedden. RWS inrichting moet helpen om te komen tot duurzaamheidsinvulling (eindbeeld voor HLD).

Hoe adaptiviteit vertalen naar organisatie en contracten (2)?

Dilemma speelruimte innovatieve zaken: vaak wordt er toch een bewezen oplossing geëist. Zo kom je er dus niet tussen. Opening via onderbouwingsfase. Toch meer ruimte bieden voor innovatie. Wat is de speelruimte bij innovatieve ideeën in project. Geef daar helderheid over.

Aandacht voor experimenteerterruimte. Behoeftte aan extra potjes om dat te financieren. B.v. onderzoek kwaliteit gesloopte/vervangen delen (b.v. houten damwanden).

Discussie over plafondbedrag: uitdagend of juist knock out. Geen ruimte meer om duurzaamheid in te bouwen. Extra budget meegeven?

Gelijkwaardigheid RWS en marktpartners

Door loslaten ontstaat eigenaarschap. Behandel je markt als kleuter, dan gedraagt deze zich ook als kleuter. Dus streef naar gelijkwaardigheid.

Kanttekening bij volledig gelijkwaardige samenwerking: RWS is verantwoordelijk; politiek spreekt RWS aan. Vooral wanneer er iets mis gaat. Dus van volledige gelijkwaardigheid is geen sprake.

Nadelen lengte contract en omvang: beperking aantal marktpartijen

Aan de andere kant realiseerde men zich ook dat er heel praktische grenzen zijn aan duur van contracten, grootte van contracten (o.a. ruimtelijke omvang) en adaptiviteit, ook vanuit marktdenken gezien:

- Een te lang contract maakt het echter moeilijker over te stappen naar een andere marktpartij en een andere marktpartij wordt gedurende lange tijd de aanspraak op dit perceel ontnomen.
- Een te groot contract wordt complexer en ontnemt de kans de werken te verdelen over verschillende marktpartijen.

Zoeken naar optimum

Er is zowel risico om duurzaamheid te open te laten als het te vast te timmeren. Het vinden van een evenwicht is moeilijk. Daarom wellicht BVP erg geschikt. Biedt ruimte voor kansen. Optimum vinden tussen functionaliteit, duurzaamheid en kosten naar de markt.

2.3

Verdieping

De verdieping in de middag in vier groepen spitste zich toe op het nader formuleren van ambities, het nader verkennen van deze ambities (kritische succesfactoren) en de vertaling naar adviezen voor de uitvraag door RWS (zie bijlage B). Onderstaand worden de resultaten groepsgewijs weergegeven: eerst de door de groep geformuleerde steekwoorden, gevolgd door (mede op basis van de gegeven toelichting) een korte samenvatting en karakterisering van de gegeven adviezen.

2.3.1

Groep 1

Vanuit basisgedachte dat via beschikbaarheid en veiligheid al grote bijdrage aan duurzaamheid wordt gebracht:

- Terugverdiëntijd: verdienmodel; langere looptijd contracten waardoor terugverdiëntijd optimaal wordt benut
- Via EMVI: focus en objectieve beoordeling
- Ruimte in richtlijnen/ minder richtlijnen/eisen: duurzaamheid krijgt nu te weinig kans
- Samenwerking markt en RWS (bouwteam)
- Langere termijn visie op netwerk of onderdelen van netwerk b.v. damwanden of storting.

2.3.2

Groep 2

Ambities

- Verspilling voorkomen

Kritische succesfactoren

- Smart logistics
- Risicogestuurd onderhoud

Benodigd

- Areaal en gebruikers analyse
- Vertrouwen RWS
- LCC uitvraag/MKI
- DBM- Contract voor GVO en aanleg
- Flexibel/adaptief contract

Belemmeringen

- Geen eigenaarschap/verantwoordelijkheid voor beheer bij aanleg
- Opening: euro EMVI omhoog

OG: open doelstelling d.w.z. topdoelstelling = voorkomen verspilling (bij objecten, gebruikers, stakeholders). Innovatie partnerschap

ON: smart via BVP

2.3.3

Groep 3

Ambitie

- Meest duurzame vaarweg van Nederland in 2030.
 - Het geeft smoel/exposure.
 - Borgen van omgevingskwaliteit voor toekomstige generatie.
 - We willen een positieve energie leveren aan de omgeving.

Kritische succesfactoren

- Duurzame gebiedsontwikkeling: beleving vergroten van de omwonenden door mooier maken kanaal. Veiligheid op de vaarweg door diversiteit.
- Inspelen op duurzame ontwikkelingen gebruikers (elektrische oplaadpunten)
- Nieuwe gebruiksfuncties van oudere kunstwerken.
- Genereren elektriciteit, zoals stroming, water-warmte, horizontaal draaiende windmolens.
- Aardbevingsbestendig kanaal/vaarweg.

Benodigd

- Commitment bij bestuurlijke partijen: gemeente, waterschap, provincie. Convenant?
- Ruimte in het contract: scope, tijd, geld en beperkingen.
- B.V. Nederland budget regelen

Uitvraag

- Functioneel uitvragen
- Contract/aanbestedingswet verruimen
- Meer ruimte voor pilots b.v. hergebruik slib oevers
- Prioritering opdracht en project doelstelling duidelijker uitvragen
- Uniforme beoordelingsmethodiek opstellen
- Baatgericht denken (CO2 is meetbaar; hoe zit dat met veiligheid?)

2.3.4

Groep 4

Ideaal: kantelen proces + markt bepaalt mede de uitvraag

Ambitie

- Van vast/variabel/aanleg over de totale HLD naar vonken! En niet vinken. Dit betekent duurzame aanpak. Een adaptieve scope en verdeling in deelopdrachten met een flexibele looptijd.

Kritische succesfactoren

- Samenwerking RWS-markt, markt-markt en RWS-RWS.
- Vertrouwen (idem)
- Gelijkwaardigheid (idem)
- Buiten gebaande paden treden (idem)

Wat is hiervoor nodig

- Open staan voor deze aanpak RWS-markt, markt-markt en RWS-RWS
- Denken vanuit organiseren in plaats van organisatie

Adviezen m.b.t. uitvraag

- Volgt uit bovenstaande stappen

2.3.5

Samenvattend

Vanuit de vier groepen zijn verschillende maar ook op elkaar aanvullende perspectieven op verduurzaming van de HLD in termen van ambities, kritische succesfactoren en vertaling in uitvragen naar de markt gegeven:

- Onderschat niet hoe duurzaam we als RWS al bezig zijn met de dingen die we doen en hoe goed daarop voortgebouwd kan worden (groep 1).
- Begin te focussen op verspilling (onduurzaamheid) en probeer dat zo goed mogelijk te operationaliseren (groep 2)
- Formuleer een krachtige, kernachtige ambitie voor 2030 en vul de randvoorwaarden daarbij zo concreet mogelijk in (groep 3).
- Werk toe naar een andere manier van werken waarin gelijkwaardige samenwerking en flexibiliteit/adaptiviteit centraal staan (groep 4).

3 Conclusies en aanbevelingen

3.1 Conclusies

Sessies omgevingswijzer

1. De beide parallelsessies omgevingswijzer hebben diverse inhoudelijke ideeën opgeleverd op het vlak van met name energie, materialen, water, biodiversiteit, ruimtegebruik, vestigingsklimaat voor bedrijvigheid en bereikbaarheid.
2. In beide parallelsessie zijn daarnaast prominent de volgende thema's naar voren gekomen: visie en ambitie; kennis van het areaal en de optimale wijze om duurzaamheid in uitvragen op te nemen.
3. Het grote belang van het formuleren van een uitdagende visie en ambities werd benadrukt. Denk 15-20 jaar verder en redeneer vandaar terug. Tegelijkertijd werd erkend dat mede gezien de snelle technologische ontwikkelingen het onmogelijk is precieze uitspraken te doen over de (middel)lange termijn. Dit onderstreept het belang van flexibiliteit en adaptiviteit (ook en vooral in de uitvraag, zie hieronder).
4. Gedegen en gedetailleerde kennis van het netwerk vormt een cruciale basis om verduurzaming gefundeerd gestalte te geven. Het betreft enerzijds gebiedsanalyses en anderzijds de meer traditionele areaalkennis. Instandhoudingswerkzaamheden leveren daaraan waardevolle informatie en zijn dus belangrijk voor het genereren van duurzaamheidskansen.
5. Om duurzaamheid optimaal in de uitvraag op te nemen zijn diverse adviezen gericht op een grotere integraliteit van projecten (o.a. aanleg én onderhoud), langere contracttermijnen, en grotere flexibiliteit/adaptiviteit gedaan. De huidige wijze van uitbesteden wordt als te versnipperd en onvoldoende wendbaar beschouwd om duurzaamheid structureel en in samenhang in te bedden. Tegelijkertijd wordt erkend dat te breed, te lang en te flexibel ook risico's met zich meebrengt. Het gaat erom een optimum te vinden.

Verdieping

6. De door de vier groepen opgeleverde advisering inzake ambities, kritische succesfactoren en inbedding in uitvragen leverde de volgende op elkaar aanvullende perspectieven:
 - Ambities: enerzijds beginnen met elimineren van verspillingen (onduurzaamheid bestrijden), anderzijds formuleren van een heldere ambitie voor 2030 en de randvoorwaarden om die te bereiken.
 - Organisatie/organiseren: enerzijds realiseren (en niet onderschatten) dat er structurele duurzaamheidselementen in het streven naar bereikbaarheid en veiligheid zitten en dat daarop uitstekend voortgebouwd kan worden; anderzijds om duurzaamheid diepgaand te verankeren is een kanteling qua samenwerking met marktpartijen en qua organisatorische flexibiliteit nodig.

3.2 Aanbevelingen

1. Vertaal de oogst van deze marktconsultatie naar een gericht advies voorbij de HLD betrokken managers/afdelingen binnen de regio en bij de betrokken IPM-teams van PPO. Benoem hierin concrete vervolgstappen, met name het formuleren van een strategie met ambities voor verduurzaming van de HLD.
2. Overweeg gerichte follow-up marktconsultaties over concrete onderwerpen (b.v. oeverbescherming) waarbij op basis van een gedegen inhoudelijke voorbereiding

gerichte adviezen worden ingewonnen. Experimenteer hierbij met kleine groepen (5-6) en met 1 op 1 consultaties.

3. Betrek relevante netwerkpartners in vervolgtraject: provincies, waterschappen, gemeenten.
4. Zoek experimenteerruimte: b.v. 'Living Labs' in samenwerking met RWS/WVL rond een concreet thema (b.v. oeverbescherming).
5. Monitor de doorwerking van duurzaamheid in de projecten rond de HLD de komende jaren.
6. Communiceer over verduurzamingskansen en -ambities rond de HLD.

Bijlage A Hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl

Algemene informatie

De Hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl (HLD) is onderdeel van het hoofdvaarwegennet van Nederland en één van de belangrijkste waterwegen van ons land. Het ontsluit Groningen en Friesland voor de binnenvaart en verbindt Noord-Duitsland met de belangrijke havens in Amsterdam en Rotterdam. Als zodanig is het een belangrijke pijler van de (Noord) Nederlandse economie. Daarnaast vervult de hoofdvaarweg ook een belangrijke functie in de waterhuishouding van Noord-Nederland.

De HLD is 118 kilometer lang en bestaat uit het:

- Prinses Margriet Kanaal (65 kilometer, Friesland);
- Van Starckenborghkanaal (26,6 kilometer, Groningen);
- Eemskanaal (26,4 kilometer, Groningen).

In de HLD bevinden zich vijf sluizen, twee aquaducten en een groot aantal bruggen. In januari 2014 is de vaarweg in beheer van Rijkswaterstaat (RWS) gekomen.

Toekomstperspectief

Het transport over water neemt de komende jaren sterk toe, zowel in het vervoerde gewicht als de scheepsgrootte. Daarom is besloten om deze hoofdvaarweg te verbeteren tot een volwaardig bevaarbare route voor klasse Va-schepen. Dit zijn schepen van 110 bij 11,4 meter met een waterverplaatsing van circa 3.000 ton. Het gaat dan om schepen met vier lagen containers en tweebaksduwvaart in gestrekte formatie. Dit laatste is een combinatie van een duweenheid en twee duwbakken achter elkaar, met een totale lengte van ongeveer 190 meter.

Een andere belangrijke ontwikkeling specifiek voor het Eemskanaal is het aardbeving bestendig maken van deze vaarweg.

De komende jaren zal een scala aan werkzaamheden door RWS aan de HLD plaatsvinden in zowel aanleg en onderhoud van de vaarweg.

Fase 1 van de opwaardering van de HLD nadert zijn voltooiing (eind 2017). In de periode 2019 – 2025 zal fase 2 starten en zullen de volgende 4 bruggen worden vervangen: brug Schuilenburg, brug Kootstertille, Gerrit Krolbrug en de Paddepoelsterbrug. Ook de remmingswerken/geleidewerken voor 3 Friese bruggen zullen worden aangepast om beschadigingen te voorkomen. Qua onderhoud zullen er verder op een aantal plekken oeverconstructies worden vervangen, baggerwerkzaamheden worden uitgevoerd en tal van conserverings- en periodieke onderhoudswerken zijn aan zowel bruggen als sluizen.

De projecten en werkzaamheden genoemd in dit document dienen louter als middel voor het concretiseren van duurzaamheidsambities.

Bijlage B Aanpak marktconsultatie

1. Twee parallelle sessies aan de hand van de omgevingswijzer

Om het begrip duurzaamheid behapbaar te maken en te concretiseren is door RWS de Omgevingswijzer (<http://www.omgevingswijzer.org>) ontwikkeld.

De Omgevingswijzer helpt om op een systematische wijze de duurzaamheid van opgaves en projecten in een gebied inzichtelijk te maken. De methodiek faciliteert een gestructureerde discussie over een gezamenlijk probleemperspectief in een gebied. Zowel de sociale, ecologische als economische duurzaamheid (people, planet en profit) komen aan bod. Op de snijvlakken van deze drie aspecten komt duurzaamheid in beeld. Hiermee wordt, per casus, de optimale duurzame aanpak bespreekbaar ten behoeve van de meest doeltreffende ambitie en geografische scope.

Ieder van deze drie aspecten is vervolgens onderverdeeld in vier thema's. De Omgevingswijzer is opgebouwd uit een wiel waarin deze in totaal twaalf thema's een gelijkwaardige plek hebben. De verdeling volgens people, planet en profit met de twaalf thema's ziet er dan uit als gegeven in figuur 1. Deze thema's zijn van belang op de bijeenkomst zoals toegelicht zal worden in paragraaf 3.1.4.



Figuur 1: overzicht thema's van de omgevingswijzer, bron: Handleiding Omgevingswijzer versie september 2015 (www.omgevingswijzer.org)

2. *Een verdiepende discussie in een viertal groepen*

Opzet:

Wandelvraag: Welke kansen of ambities hebben je verrast en/of geïnspireerd?

Vragen voor plan van aanpak: van duurzaamheidsambitie naar realisatie. Eindigend in pitch van één minuut over een idee en bijbehorend advies. Schrijf informatie liefst wel op voor verslaglegging.

Ronde 1: Ambitie formuleren

Aan welke ambities zou jij het liefst willen bijdragen en waarom? Kom als groep tot 1 of 2 SMART-geformuleerde ambities die je wilt realiseren. (Let ook op je eigen bijdrage, bijvoorbeeld: Waterbouwers willen meer vonken, minder vinken, welk doel wil ik hier dan bereiken?)!

Ronde 2: Ambitie verkennen

Wat zijn de kritische succesfactoren voor het halen van jullie SMART-ambities? Waar liggen de kansen?

Ronde 3: Ambitie bereiken door....

Hoe willen jullie de ambities realiseren? Geef ook aan wat je nodig hebt. Denk aan tijd, geld, organisatie, boegbeelden, stakeholders, rol RWS?

Ronde 4: Ambities vertalen naar advies

Hoe ziet de ideale uitvraag voor de HLD er uit voor maximale duurzaamheid realisatie?

Welke belemmeringen in de uitvragen van RWS dienen te worden opgeruimd en welke openingen te worden geboden? Geef advies.

Eindig met de pitch van één minuut over jullie idee en advies voor realisatie duurzaamheidsambities voor HLD.

Bijlage C Programma

Marktconsultatieduurzaamheid Hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl "omgevingswijzer, samen met de markt",

Pilot Rijkswaterstaat i.s.m Vereniging van Waterbouwers

22 juni, 9.30- ca 17.00, Hotel Oostergoo, Nieuwe Kade 1, 9001 AE, Grou

Programma

- 9.30 Inloop
- 10.00 Opening en welkomwoord door dagvoorzitter (Nienke Bagchus)
Visie en ambities vanuit RWS Noord-Nederland (Jaap Eikelboom)
Inhoudelijke introductie hoofdvaarweg (Sven Overbeek)
Groepsindeling + instructies
- 11.00 Pauze
Sessie omgevingswijzer in twee groepen (Annemiek Tromp en Richard Pool)
- 12.45 Korte plenaire terugkoppeling + groepsindeling middag
- 13.00 Lunch
- 14.00 Wandeling in groepjes (4-5) naar vaarweg (tevens start discussie kansen/ambities)
- 14.30 Plan van aanpak realisatie idee en advies (zelfde groepjes)
- 15.30 Pauze
- 15.45 Pitches van de ideeën en adviezen
- 16.15 Plenaire afronding en evaluatie (dagvoorzitter)
- 16.30 Borrel

De sprekers/begeleiders:

Nienke Bagchus-Winkel is toegevoegd DT-lid Techniek en Technisch Management van RWS Programma's, Projecten en Onderhoud (PPO) en heeft duurzaamheid in haar portefeuille.

Jaap Eikelboom is directeur bedrijfsvoering binnen RWS-Noord-Nederland en heeft het beheer van de Hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl in portefeuille.

Sven Overbeek is adviseur techniek binnen RWS/PPO Noord-Nederland.

Annemiek Tromp is senior adviseur binnen de afdeling kennis en innovatiemanagement van RWS Water, verkeer en Leefomgeving en deskundige omgevingswijzer/ambitiweb.

Richard Pool is duurzaamheidscoördinator van Rijkswaterstaat Noord-Nederland

Bijlage D Deelnemers markt en Rijkswaterstaat

Marktpartij	Vertegenwoordiger
Aannemingsmaatschappij De Vries & van de Wiel B.V.	Fred Hemstra
Arcadis Nederland B.V.	Gert Haan
Arcadis Nederland B.V.	Floor Boerwinkel
BAM Infra Regionaal Drachten	Mink Jaap Ypma
Boskalis Nederland B.V.	Annika Trignol
Boskalis Nederland B.V.	Hedwig Thorborg
De Leeuw Communicatie & Organisatie BV. (Als adviseur van een geïnteresseerde marktpartij)	Marjolein de Leeuw
De Leeuw Communicatie & Organisatie BV. (Als adviseur van een geïnteresseerde marktpartij)	Channa van Doorn
Friso Civiel B.V.	Geert van der Linden
Geomaat	IJme Poortvliet
Hakkers B.V.	Jan van Lith
Heuvelman Ibis B.V.	Gert Olthof
Heuvelman Ibis B.V.	Peter Smith
KBnG	Miel Karthaus
Martens & Van Oord	Madeleine Schenk
Mobilis B.V.	Gerrit Wemijer
Ohpen ingenieurs	René Garlich
Oosterhof Holman Beton- en Waterbouw B.V.	Jeroen Bakker
Royal Smalls	Niels Borgers
Spie	Rick Schuller
Sweco Nederland B.V.	Wouter van Vilsteren
Tauw B.V.	Marion van Amelrooij
Van Oord Nederland	Sander Dekker
Van Oord Nederland	Floris van Nouhuijs
Vereniging van Waterbouwers	Fay van Dongen
Witteveen+Bos Advies- en Ingenieursbureau	Arno Hofmeijer
Witteveen+Bos Advies- en Ingenieursbureau	Marco Westhuis

Vertegenwoordiger Rijkswaterstaat

Annemiek Tromp

Dick Heppener

Herman Folkerts

Jaap Eikelboom

Kees Huizinga

Nienke Bagchus

Pieter Gerrits

Richard Pool

Rob Kampman

Rob van Aarsen

Stefanie Schat

Sven Overbeek