

Cruquiusbrug

Verslag marktconsultatie

6 maart 2019



ACHTERGROND

Het project Cruquiusbrug is een bijzonder project voor de Provincie Noord-Holland: er liggen hoge ambities op verschillende duurzaamheidsthema's. Op 6 maart is een marktconsultatie georganiseerd met geïnteresseerde marktpartijen om de ambities en het voorgestelde aanbestedingsproces te valideren. Dit document vat de inzichten van de marktconsultatie samen en geeft aan met welke aandachtspunten de Provincie in het vervolgproces aan de slag gaat.

Dit document bouwt daarmee voort op het externe ambitiedocument, dat voorafgaand aan de marktconsultatie is verspreid.

Aanleiding opdracht

Het project Cruquiusbrug bestaat uit twee bruggen: A en B. De aanleiding van het project is de vervangingsopgave van brug A. Deze brug dateert uit 1932 en heeft het einde van zijn levensduur bereikt. Brug B dateert uit 1971 en heeft groot onderhoud nodig om weer minimaal 30 jaar mee te kunnen. Beide projecten worden gezamenlijk in de markt gezet. Bij de projectopdracht zijn vier ambities gesteld:

- Energiepositief
- Circulair
- Onderhoudsarm
- Beperken ervaren van overlast

De ambitie *beperken van overlast* is in dit verslag niet verder uitgewerkt, omdat deze tijdens de marktconsultatie niet is besproken

Opbouw document

Tijdens de marktconsultatie zijn de ambities verder verdiept en is het aanbestedingsproces nader toegelicht. Ook is er gelegenheid geweest tot het stellen van verdiepende vragen. Het verslag van deze marktconsultatie is gedaan op basis van de vijf thema's, die tevens in de break-outs zijn besproken:

- Energie: realisatiefase (materieel) + gebruiksfase (opwek + besparing)
- Circulair: MKI + hergebruik bestaande onderdelen / materialen
- Circulair: IFD-bouwen, + gevolgen voor circulair ontwerp
- Onderhoudsarm: levenscycluskosten + voorspelbaar onderhoud
- Aanbestedingsproces: opzet + inhoud dialogosessies

Per thema is de opbouw van het verslag als volgt:

- Samenvatting, met belangrijkste inzichten
- Validatievragen, en hun beantwoording op basis van de gevoerde gesprekken
- Aandachtspunten voor het vervolg, die de Provincie meeneemt in de voorbereiding van de aanbesteding

Doorkijk aanbesteding

Volgens de huidige planning wordt de aanbesteding in september 2019 gepubliceerd. Omdat er nog onzekerheid is over procedures voor grondaankoop en het bestemmingsplan, ontstaat mogelijk vertraging: aan dit moment kunnen dan ook geen rechten worden ontleend. Het voornemen is om na een concurrentiegericht dialogo van ongeveer een jaar te komen tot gunning in Q3 2020.

AMBITIE: ENERGIEPOSITIEF

Samenvatting

De ambities op het gebied van energie zijn over het algemeen positief ontvangen. Wel zijn er enkele aanscherpingen nodig om deze goed in de markt te kunnen zetten: dit geldt vooral voor de ambitie *zero emissie materieel* in de realisatiefase. Wat betreft het toepassen van innovaties zien marktpartijen mogelijkheden voor het toepassen van innovaties met een TRL van een niveau lager dan de voorgestelde TRL 7. De vraag ontstaat hierbij of een TRL wel moet worden opgegeven voor duurzame opwekking, en of dit niet zou volstaan door deze enkel op te geven voor de energiebesparing.

Validatievragen

Hoe kijken jullie aan tegen 'energieneutraal op jaarbasis' als eis, en 'energiepositief op seizoensbasis' als wens?

De minimumeis (energieneutraal op jaarbasis) wordt haalbaar geacht. Meer vragen leven er over de wens 'energiepositief per seizoen' te willen zijn. Waarom ligt deze ambitie er, en in hoeverre conflicteert deze mogelijk met maximale energiebesparing (eerste aspect Trias Energetica)? Ook ontbreekt bij de wens energiepositief per seizoen de link met het circulaire aspect 'besparing op primaire grondstoffen'.

In hoeverre is een eis op zero-emissiematerieel mogelijk – al dan niet voor specifieke materieelsoorten?

Een eis op volledig *zero emissie*-materieel is op dit moment nog een stap te ver: nog niet voor alle materieeltypes is een *zero emissie*-variant beschikbaar. Er liggen vooral mogelijkheden voor het elektrisch (en daarmee emissieloos) aandrijven van statisch materieel (bijvoorbeeld: pompen of compressoren). Een bouwplaats zonder uitstoot kan al wel in grote mate, maar in dat geval is wel een nutsvoorziening op locatie nodig om dit materieel op aan te sluiten. Een aannemer is bereid te betalen voor deze stroom, aangezien dit goedkoper is dan het gebruiken van eigen een aggregaat.

In hoeverre zien jullie in de Cruquiusbrug mogelijkheden voor het toepassen van innovatieve technologieën, uitgaande van de genoemde TRL niveau 7?

Het opnemen van een TRL voor duurzame energieopwekking is wisselend ontvangen. Er wordt begrip getoond voor de wens van de Provincie om bewezen technologieën te vragen, maar omdat het systeem voor duurzame energieopwekking niet essentieel is voor het functioneren van de brug, zou daarvoor een lager TRL-niveau kunnen worden toegestaan: bijvoorbeeld niveau 6. Eén partij gaf aan dan meer innovaties toe te kunnen passen. Een aantal partijen vindt een TRL voor duurzame energieopwekking geheel niet nodig.

Zien jullie mogelijke gevolgen voor de energiepositieve ambities als gevolg van de NTA?

Op basis van de beschikbare kennis heerst er angst dat de voorgenomen standaardisatie innovaties remt. Wat betreft consequenties voor de energetische ambitie liggen er mogelijk uitdagingen in duurzame energie opwekking in bijvoorbeeld de brugrailing, als dit een standaardproduct wordt. Verder is benoemd dat duurzame energieopwekking zou moeten worden meegenomen bij verdere uitwerking van de NTA.

Aandachtspunten

- Verkennen van de mogelijkheden voor een lokale netaansluiting voor (statisch) elektrisch materieel;
- Bepalen van een (ambitieuze) emissieplafond voor het in te zetten materieel, op basis van wat er op dit moment in de markt mogelijk is.
- Duidelijk vaststellen van de systeemgrenzen voor *zero emissie* (realisatiefase) en de duurzame opwekking (gebruiksfase) om duidelijkheid te scheppen in de ambities.
- Duidelijk stellen wat wel en wat niet in de energieambitie wordt meegenomen meer inzicht in de hoogte van deze ambities te krijgen (bijvoorbeeld het energieverbruik door personeel).
- Bespreken van gevolgen van duurzame opwekking op het elektriciteitsnet met Liander, voornamelijk m.b.t. de ambitie energiepositief. In sommige projecten wil Liander geen terug levering van duurzame energie faciliteren, aangezien het net op sommige locaties reeds vol is.
- Onderzoeken of de systemen voor duurzame energieopwekking binnen of buiten de gebiedscontracten voor onderhoud vallen. Afhankelijk hiervan kunnen modellen met een ander eigenaarschap mogelijk worden.
- Besluiten of, en zo ja welke, TRL's worden aangehouden, en dit eventueel opsplitsen naar een TRL voor energiebesparing, en een TRL voor duurzame energieopwekking.

AMBITIE: CIRCULAIR (MKI + HERGEBRUIK)

Samenvatting

Er zijn zorgen over dat de ambities kunnen conflicteren met de eisen. Enerzijds worden er ontwerprichtlijnen gegeven (NTA) en zijn er veel standaard eisen en anderzijds wordt het ontwerp open gehouden en zijn de ambities hoog. De vraag heerst of PNH de capaciteit heeft om tijdens de dialoofases ruimte te kunnen bieden voor innovaties en om te gaan met vragen en aanpassingen. Samen ontwerpen wordt belangrijk gevonden. Verder kan een bouwteam uitkomst bieden, zodat innovatieve oplossingen gezamenlijk met de opdrachtgever kunnen worden ontwikkeld en toegepast. Dat scheelt ook transactiekosten voor de inschrijvers, omdat de ontwerpinspanningen dan alleen bij de winnende partij komen te liggen. Ook werd gevraagd om het referentieontwerp. De behoefte vanuit de groep is om niet een eenmalig project op te zetten rond de ambities, maar bij voorkeur een meerjarig programma.

Validatievragen

TRL niveau: welk niveau moet toelaatbaar zijn i.v.m. innovaties?

De TRL is een benadering vanuit opdrachtgevers, de meeste aannemers zijn niet gewend hiermee te werken. Het kiezen van een TRL is lastig, want er is een spanningsveld tussen innovatie versus beschikbaarheid en veiligheid. De opdrachtgever moet in eerste instantie zelf bepalen wel risico men bereid is om te nemen, dat dan moet worden vertaald naar een TRL niveau. PNH zal voor publicatie van de aanbesteding hierover een besluit nemen, dat tijdens de dialoofase mogelijk zal worden bijgesteld. De voorgestelde bandbreedte is tussen 4 en 8, maar de meeste marktpartijen neigen naar 6-8.

MKI: doorrekenen voor bepaalde componenten van de brug, welke zijn geschikt?

De behoefte is om creativiteit te belonen en de inspanningen te beperken. Daarom gaat bij een aantal partijen de voorkeur uit naar een kwalitatief criterium. Sommige aannemers willen liever hun circulaire oplossingen in een plan kunnen aanbieden, dan dat hiervoor een vaste kwantitatieve meetmethode wordt gebruikt. Ook de beperkte tijd kan een uitdaging zijn voor het gebruiken van MKI. Er is interesse wel degelijk voor het toepassen van MKI op enkele componenten. Genoemde opties hiervoor zijn: conservering, beton, installaties en prefab onderdelen.

Hergebruik: 1-op-1, wat is hier mogelijk en waar liggen de grootste kansen?

Hergebruik is een goed idee, maar de grootste kans op succes is als de opdrachtgever zelf de herbestemming regelt. Er moeten locaties worden gevonden of mogelijkheden via een marktplaats worden gecreëerd. Andere uitdagingen zijn dat hergebruik niet meer voldoet aan de huidige eisen en dat het duurder zijn dan nieuw. Dit vraagt maatwerk per component en mogelijk moet hiervoor ruimte (in eisen of financieel) worden geboden.

Hergebruik: materialen (recycling), wat is het meest hoogwaardig en hoe bevorderen we dat?

Hier is weinig op terug gekomen. Alleen onderscheid maken tussen up- en downcycling is hier genoemd als mogelijkheid. Hiervoor kan MKI mogelijk voor worden ingezet.

Aandachtspunten

- Kritisch kijken naar het toepassen van een MKI, en bepalen of deze bijdraagt aan het realiseren van de circulaire ambities
- Prioriteren van eisen en ambities, omdat die mogelijk met elkaar kunnen conflicteren. Daarbij is het ook belangrijk om aan te geven welke ruimte kan worden geboden om eisen te laten vervallen
- Mogelijk verlagen van de TRL door meer duidelijkheid over welke risico's moeten worden afgedekt
- Bepalen van voor- en nadelen van bouwteam ten opzichte van geïntegreerd contract (UAV-gc) voor het realiseren van de ambities
- Zoeken naar mogelijkheden om in de toekomst niet één project met zulke ambities op de markt te zetten, maar meerdere projecten in een meerjarig programma.

AMBITIE: CIRCULAIR (NTA)

Samenvatting

Het is essentieel voor het laten slagen van de NTA IFD bouwen dat deze wordt toegepast op meer dan één brug: alleen dan heeft de markt een incentive om te ontwikkelen. Men wil graag mee investeren in deze ontwikkeling. Wel zijn er twijfels in hoeverre innovatie beperkt wordt, in plaats van de innovatie wordt gestimuleerd. Door te veel vast te leggen denkt men dat de ontwerprijheid en het onderscheidend vermogen van de markt worden ingeperkt. Met IFD-bouwen zou er ruimte moeten zijn voor verschillende detailsoplossingen zoals bijvoorbeeld composiet of UHSB. Men staat positief tegenover de ambities maar maakt zich zorgen over de hoeveelheid en de onderlinge prioritering in de EMVI aspecten.

Validatievragen

Wat is jullie algemene beeld op het toepassen van de NTA?

Er worden veel vragen gesteld en opmerkingen gemaakt over de NTA. De belangrijkste zijn de volgende:

- Veel van de details lijken een afgeleide van details die Rijkswaterstaat sinds begin jaren 90 hanteert.
- De vraag wordt gesteld in hoeverre er nog ruimte is voor innovatie door te standaardiseren.
- Zijn overspanningen en breedtes gestandaardiseerd? De NTA geeft een toepassingsgebied voor breedtes en overspanningen.
- Marktpartijen wil wel investeren in standaardisatie, maar dat niet voor één brug doen. Voor zo'n investering is repeteerbaarheid nodig.
- What's in it for us? Onvoldoende duidelijk voor markt
- Is de NTA voldoende constructief aangetoond?
- De vraag wordt gesteld hoeveel invloed een architect nog hebben binnen deze standaardisatie. De standaardisatie richt zich vooral op de afmetingen en verbindingen, en minder op het ontwerp.

Is het voorschrijven van de NTA voldoende ambitieus? Zijn er meer kansen?

- Een TRL niveau 7 is beperkt, waarom niet lager? Dit is vanwege risicobeheersing en beschikbaarheid.
- Toepassen van BIM, parametrisch ontwerpen

Welke ontbrekende zaken zien jullie?

- Bediening en besturing, hierin zijn meer kansen en kennen een kortere ontwerplevensduur, dus zijn meer geschikt om te standaardiseren (en repeteren)
- RWS ontwikkelt een standaard voor bediening en besturing, wordt deze ook opgenomen in de NTA?
- De NTA zou ruimte moeten bieden voor verschillende detail oplossingen zoals composiet en UHSB.
- Beperkt IFD bouwen niet het onderscheidend vermogen van marktpartijen?
- Leerpunten uit andere standaardisatietrajecten (modulaire geluidsschermen RWS bijvoorbeeld)

Zien jullie mogelijke conflicten tussen de gestelde ambities (energie, materiaal) en de toepassing van de NTA?

- De marktpartijen zien een risico dat er teveel ambities zijn, waardoor deze niet allemaal tot op een voldoende niveau gerealiseerd kunnen worden.

Ontwikkelingen NTA gedurende proces, hoe kunnen we dit blijven volgen?

- Een nieuw document halverwege de CGD procedure is een risico, oplossingen die tot dan toe zijn bedacht kunnen komen te vervallen - prioritering normen en richtlijnen goed borgen en inzicht in wat in de NTA 2.0 komt wat raakt met het ontwerp
- Standaard in 2019 is mogelijk bij komende vervanging (over 30 jaar?) niet meer van toepassing
- Standaard vs ontwikkelingen andere normen - hoe borgen we de NTA en de raakvlakken met ontwikkelingen van andere normen?

Aandachtspunten

Voor dit onderwerp zijn de volgende aandachtspunten naar voren gekomen:

- De opdrachtgever heeft veel ambities, waarbij de onderlinge verhouding niet duidelijk is. Heeft de opdrachtgever een voorkeur of prioritering?
- Partijen investeren in een concurrentiegericht dialog, en willen zich dan ook voldoende kunnen onderscheiden. Een belangrijke vraag is of dat kan met toepassing van de NTA.

AMBITIE: ONDERHOUDSARM

Samenvatting

Het niet opnemen van de onderhoudscomponent in het contract van de Cruquiusbrug kan beperkend werken voor de ambitie 'onderhoudsarm'. Een inschrijver moet worden uitgedaagd om over de beheerfase na te denken en hiervoor zaken in zijn aanbieding op te nemen. Mogelijke oplossingen zijn hierbij ook: een BIM-model uitvragen, het voorschrijven van toepassing van datasensoren en samenwerking tussen de aannemer van het project en de gebiedsaannemer. Ook zal de definitie van beschikbaarheid in het contract duidelijk omschreven moeten worden. De gevraagde (hoge) beschikbaarheid kan "schuren" met de elektrische veiligheid rondom de Machinerichtlijnmeer kans op storingen). Tot slot moet er een duidelijke "trigger" zijn voor de aannemer van het project om innovaties toe te passen. Het advies is om het in contract aan te geven hoe wordt omgegaan met een innovatie die (nog) niet geheel aan normen voldoet.

Validatievragen

Is het reëel om een reguliere beschikbaarheidseis, zoals PNH hanteert bij andere beweegbare bruggen, ook toe te passen bij de Cruquiusbrug i.r.t. de (innovatieve) ambities?

- De definitie van beschikbaarheid moet duidelijk omschreven worden, zowel voor weg- als scheepvaart
- Beschikbaarheid "schuurt" met veiligheidseisen vanuit de Machinerichtlijn. Door hogere veiligheidseisen (vanuit SIL-levels), meer elektrische componenten die gevoelig kunnen zijn voor storingen.
- Vraag: Is er voldoende aandacht voor het risico van 'cyber security'?

Relatie onderhoudsarm (LCC-plan) en andere ambities – hoe elkaar versterken?

- Het architectonisch ontwerp kan zorgen dat zaken minder onderhoudsvriendelijk worden ontworpen. Het advies is om hierin te prioriteren en dit als bespreekpunt ook mee te nemen in de dialoogrondes. Het is belangrijk dat de architect goed betrokken wordt bij de ambitie 'onderhoudsarm'.
- Vraag: Is er vanuit PNH een voorkeur voor een type bewegingswerk (bijv. hydraulisch/mechanisch)?

Op welke manier kan RTCB-monitoring het beste mee worden genomen in de uitvraag?

- Geef als opdrachtgever aan waarom men *predictive maintenance* wil toepassen: wat is het doel?
- Geef in het contract aan welke gegevens je minimaal gemeten wilt hebben.
- Ga na welke onderdelen bij beweegbare bruggen voor de meeste storingen zorgen, onder meer bij de diverse gebiedsonderhoudsaannemers. Bepaal op basis hiervan wat het beste gemeten kan worden.
- Sta open voor nieuwe sensortechnieken (bijv. t.b.v. meten chloridegehalten).
- Omschrijf in het contract duidelijk het verschil tussen data genereren en data verwerken, en maak hier keuzes in (wat wel/niet in contract). Het verwerken en interpreteren van data vraagt mogelijk veel capaciteit. Dit is zeker het geval als er te veel zaken gemeten worden. De vraag is ook aan wie de data beschikbaar moet worden gesteld: PNH, de aannemer van het project en/of de gebiedsaannemer.
- Zorg voor uniforme eisen t.a.v. ontsluiting van data (d.m.v. een platform).

Hoe kan de onderhoudscomponent goed in het contract worden meegenomen als het meerjarig onderhoud straks bij een andere partij (de gebiedsaannemer) komt te liggen? Daarbij gaat het over (i) de kwaliteit (inspecteerbaarheid, onderhoudbaarheid) en (ii) het meenemen van de gebiedsonderhoudsaannemer.

- Er wordt aangeraden om de keuze om onderhoud buiten het contract te houden, te heroverwegen.
- Het is raadzaam om een BIM-model te vragen, omdat dit voordelen heeft voor zowel ontwerp, uitvoering als onderhoud. Als de Provincie nog niet ver genoeg is, kunnen eisen op hoofdlijnen volstaan.
- Betrek de gebiedsaannemer tijdig bij het project (mogelijk in een toetsrol), waarbij een aandachtspunt t.a.v. belangenverstrengeling is dat de gebiedsaannemer ook een Gegadigde kan zijn. Overweeg een overgangsfase (bijv. van 1 of 2 jaar) t.b.v. overdracht van innovaties naar de gebiedsaannemer.

Wat zijn mogelijke belemmeringen t.a.v. innovaties, bijv. nieuwe aandrijfsystemen?

- Aangeven in contract hoe wordt omgegaan met een innovatie die (nog) niet geheel aan normen voldoet, maar bijvoorbeeld wel acceptabel is met goede onderbouwing (t.a.v. risico's).
- Er moet wel een duidelijke "trigger" voor ON zijn om innovaties toe te passen.
- Het is lastig voor opdrachtnemers als innovatieve oplossingen direct overgaan naar de gebiedsaannemer en zaken hierin niet gevolgd kunnen worden (t.a.v. metingen, bijstellen, leerpunten).
- Het intellectueel eigendomsrecht en het niet onbeperkt willen delen van kennis tussen partijen zijn belangrijke aandachtspunten.

AANBESTEDINGSPROCES

Samenvatting

De keuze voor een concurrentie gerichte dialoog wordt niet door iedereen onderschreven. Men is bang dat deze procedure te lang duurt en daardoor te duur wordt. Tegelijkertijd denkt men dat de procedure te kort is om de innovaties goed tot zijn recht te laten komen. Men is wel positief over de combinatie van individuele- en plenaire dialogen.

- *Waarom is er niet gekozen voor een bouwteam?* Bij een bouwteam zijn de transactiekosten lager. Een bouwteam stimuleert meer innovatie omdat er samen (opdrachtgever en opdrachtnemer) over wordt nagedacht, brengt een lager risico voor de opdrachtnemer met zich mee en geeft meer zekerheid over het verkrijgen van de opdracht.
- *Plafondbedrag of vaste prijs?* De voorkeur gaat uit naar een vaste prijs, maar dan moet er wel een degelijke raming zijn waarbij rekening wordt gehouden met de toekomstige indexering – die momenteel hoog is. De tendervergoeding moet in verhouding staan tot de gevraagde inspanning.
- Partijen zijn benieuwd naar de geschiktheidseisen. Deze moeten vroegtijdig duidelijk worden zodat tijdig partners gezocht kunnen worden.
- Hoge ambities roepen de vraag op hoe deze worden beoordeeld en door wie? Is het dialoogteam het beoordelingsteam?

Validatievragen

Hoe denkt u over de opzet van de selectiefase?

Waarom worden de 1^e en 2^e selectie niet samengevoegd tot één selectie om de doorlooptijd te verkorten?

De geschiktheidseisen moeten vroegtijdig bekend zijn zodat tijdig partners gezocht kunnen worden.

Aandachtspunt is voldoende doorlooptijd van de 2^e selectie. De 2^e selectie is een belangrijke stap voor de inschrijvers en vereist veel tijd en inspanning. Partijen wensen een individuele inlichtingenronde bij de trechtering van X naar 3 partijen om de visie te valideren en de mogelijkheid te geven het visiedocument mondeling toe te lichten.

Hoe kijkt u aan tegen de dialoofase en wat moet zeker aan de orde komen?

Men is positief over de combinatie van plenaire en individuele dialoogrondes. Tijdens de dialogen zal zeker de risicoverdeling aan de orde moeten komen, plus de eventuele aanpassing van de eisen. Is de opdrachtgever in overleg met interne en externe stakeholders in staat om praktisch met de eisen om te gaan, zodat de eisen de ambities niet in de weg staan? Gegadigden mogen/moeten zelf ook onderwerpen aan kunnen dragen.

Is de UAV-GC de juiste set aan administratieve voorwaarden?

Binnen UAV-GC is de risicoverdeling tussen opdrachtgever en opdrachtnemer een belangrijk aandachtspunt. Deze kan ambities in de weg staan. Innovaties worden minder aangeboden als de opdrachtnemer alle risico draagt bij mislukken. Hoeveel ruimte wordt er geboden?

Hoe denkt u over de planning?

De dialoofase lijkt lang te duren, en wordt daardoor te duur in verhouding tot de verwachte opdrachtsom. Daarnaast denkt men dat de dialoofase wellicht te kort is om de innovaties goed tot zijn recht te laten komen. Als een LCC gevraagd wordt, dan is er meer tijd nodig. Partijen zijn voorstander van een bouwteam.

Hoe denkt u over de hoogte van een tendervergoeding?

De tendervergoeding moet een reële vergoeding zijn, aangezien er een heel ontwerpteam gedurende de hele dialoofase meedraait. Daarnaast zijn er veel verschillende specialisten nodig. De transactiekosten dienen in verhouding te staan tot de verwachte opdrachtsom.

Plafondbedrag versus vaste prijs?

Een vaste prijs heeft de voorkeur, mits de prijs ruim wordt geraamd en er rekening wordt gehouden met flinke indexeringen. Bij een vaste prijs stoppen partijen hun energie direct in de ambities in plaats van in calculaties die concurrerend moeten zijn. Aandachtspunt bij een vaste prijs is dat de minimumeisen extra SMART dienen te zijn. Een te laag plafondbedrag kan leiden tot vertraging of beperking van de ambities.

Aandachtspunten

- Bepalen van de positie van de gebiedsaannemer, in het kader van voorkennis en kennisoverdracht na oplevering rondom toegepaste innovaties.
- Onderzoeken van mogelijkheden voor instellen van een bouwteam: lagere transactiekosten, stimuleren innovaties, lagere risico's en meer zekerheid over gunning.
- Bepalen wat voor plan de Provincie bij haar inschrijving wil: een VO of een DO?
- Bepalen op welk moment de welstand wordt betrokken: tijdens de dialooggesprekken, of pas na gunning.
- Instellen van een wachtkamer (van X ->3, of na gunning in geval van Bouwteam) en bepalen tot welk moment in- en uitstappen voor partijen mogelijk is.
- Bewustwording dat een intensieve dialoog met marktpartijen ook vraagt om een intensieve inzet en snel opschalen vanuit de opdrachtgever.
- Onderzoeken of voor het onderhoud een overgangperiode in te lassen is (bijvoorbeeld 1 of 2 jaar).
- Bepalen hoe lagere onderhoudskosten worden gewaardeerd: omdat onderhoud geen onderdeel van de opdracht vormt, neemt de inschrijver het prijsrisico voor onderhoud niet mee.
- Duidelijkheid bieden over de samenstelling van het beoordelingsteam in relatie tot het dialoogteam: het kan voordelen hebben om deze dezelfde te laten zijn, om verlies van informatie en samenwerkings sfeer bij overdracht te voorkomen.
- Duidelijkheid bieden hoe innovaties worden beoordeeld.