

Marktconsultatie informatiedocument

Wilhelminakanaal Sluis II



Datum	13 mei 2020
Status	Definitief

Colofon

Uitgegeven door Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Rijkswaterstaat Grote Projecten en Onderhoud

Datum 13 mei 2020
Status Definitief
Versienummer 1.0

Inhoudsopgave

1	INLEIDING	1
1.1	Beknopte inleiding project	1
1.2	Doel van de marktconsultatie	1
1.3	Doelgroep	1
1.4	Transitie naar een vitale GWW-sector	2
1.5	Leeswijzer	3
1.6	Diclaimer	3
2	PROJECTBESCHRIJVING	4
2.1	Aanleiding WHK Sluis II	4
2.2	Ambities, missie en visie	4
2.3	Projectdoelstellingen	5
2.4	Scope	5
2.5	Planuitwerkingsfase & ontwerp	6
2.6	Projectorganisatie	7
2.6.1	Opdrachtgever	7
2.6.2	Projectteam	7
2.6.3	Werkwijze	8
2.7	Raakvlakken	8
2.8	Stakeholders	9
2.9	Planning	9
2.10	Projectrisico's	10
2.11	Veiligheid	10
2.12	Duurzaamheid	10
2.13	Aanbestedingsvorm	11
2.13.1	Contract en aanbestedingsvorm	11
2.13.2	Concurrentie gerichte dialoog light:	11
2.13.3	Beste Prijs en Kwaliteits Verhouding (BPKV)	11
3	DE THEMA'S EN VRAGEN	13
3.1	Risicoverdeling OG-ON	13
3.2	Duurzaamheid en LCC	15
3.3	Innovaties	16
3.4	BPKV-criteria	17
3.5	Planning	18
3.6	Stremming	19
3.7	Industriële automatisering	20
4	PROCES MARKTCONSULTATIE	22
4.1	Onderdelen marktconsultatie	22
4.1.1	Webinar	22
4.1.2	Schriftelijke vragenlijst	23
4.1.3	Plenaire bijeenkomst of individuele gesprekken	23
4.2	Planning marktconsultatie	24
4.3	Terugkoppeling resultaten	24
4.4	Algemene verordening persoonsgegevens AVG	24

BIJLAGEN:

(los bijgevoegd)

BIJLAGE A – PROJECTRISICO'S	26
BIJLAGE B – 8 CIRCULAIRE ONTWERPPRINCIPES	27
BIJLAGE C – V-MODEL.....	28
BIJLAGE D – MAATREGELVLAK.....	29
BIJLAGE E – CONDITIONERENDE ONDERZOEKEN	30
BIJLAGE F – VRAGENLIJST.....	31

1 Inleiding

1.1 Beknopte inleiding project

De projecten Wilhelminakanaal herbouw Sluis II (hierna: WHK Sluis II) en Wilhelminakanaal fase 1,5 zijn van groot belang voor de economie en werkgelegenheid in Tilburg. Door de aanleg van Maasvlakte II en de daarmee gepaard gaande schaalvergroting in de Rotterdamse haven, zullen klasse II-schepen steeds minder gebruikt worden. Aangezien Tilburg nu vanaf Rotterdam alleen bereikbaar is voor klasse II-schepen brengt dit de watergebonden economie en de werkgelegenheid in Tilburg in gevaar. Het zal ook het goederenvervoer over de toch al drukke wegen in Noord-Brabant verder doen toenemen.

Het verbreden en verdiepen van het Wilhelminakanaal tot aan Haven Loven in Tilburg maakt Tilburg en haar kanaalgebonden bedrijven bereikbaar voor klasse IV-schepen. De toename in goederenvervoer en de efficiëntie die hiermee gepaard zal gaan, vormt een economische impuls voor Tilburg. Het biedt de stad de mogelijkheid haar positie als multimodaal vervoersknooppunt verder te versterken en het ontlast het Brabantse wegennet. Naast gunstig voor de economie is het project dus ook gunstig voor het milieu want goederenvervoer over water is milieuvriendelijker en duurzamer dan over de weg.

De verbreding en verdieping van het Wilhelminakanaal is opgesplitst in twee projecten: WHK Sluis II en Wilhelminakanaal fase 1,5. Deze projecten zijn raakvlakprojecten. WHK Sluis II betreft het gebied van iets benedenstrooms Sluis II t/m Sluis III, vanaf daar tot aan haven Loven is het projectgebied van Wilhelminakanaal fase 1,5. Deze marktconsultatie gaat over het project WHK Sluis II. Het project WHK Sluis II is een samenwerkingsproject tussen de gemeente Tilburg, de provincie Noord-Brabant en het ministerie van V&W -vertegenwoordigd door Rijkswaterstaat.

1.2 Doel van de marktconsultatie

Gedurende de planvormingsfase is gebleken dat er behoefte is aan een marktconsultatie voor een aantal specifieke thema's. Het projectteam is ver gevorderd in de planuitwerkingsfase.

Het doel van deze marktconsultatie is om marktpartijen te vragen naar hun kritische blik op een aantal thema's die later in dit document zijn toegelicht (in hoofdstuk 3).

Daarnaast kan door het houden van een marktconsultatie de samenwerking tussen het projectteam en de marktpartijen gestart worden en begint het projectteam in een vroeg stadium met het overdragen van kennis over het project aan de markt.

1.3 Doelgroep

De doelgroep van de marktconsultatie is:

- Infra (bouw) bedrijven;
- Ingenieursbureaus en kennisinstellingen;
- Onderliggende keten van onderaannemers en toeleveranciers, zoals bijvoorbeeld op het gebied van IA (industriële automatisering).

Het is voor het projectteam wenselijk dat er zowel kleine, middel als grote bedrijven aansluiten bij de marktconsultatie.

1.4

Transitie naar een vitale GWW-sector

In de afgelopen periode hebben er ontwikkelingen plaatsgevonden in de samenwerking tussen Rijkswaterstaat en de GWW-markt. Dit wordt ook wel de "transitie naar een vitale infrasector" genoemd. In de voorgenomen marktconsultatie is hier ook aandacht voor. Onder meer door open in gesprek te gaan met marktpartijen over het project en de expertise van marktpartijen optimaal te benutten bij het vormgeven van de uitvraag en de aanbesteding.

De transitie naar een vitale infrasector wordt door Rijkswaterstaat vormgegeven door het verbeteren van drie condities met daarbinnen transitiedoelen. Met deze transitiedoelen wordt naast de focuspunten invulling gegeven aan de maatschappelijke opgave van Rijkswaterstaat. In onderstaande tabel is voor de drie condities weergegeven welke bijdrage het project WHK Sluis II levert aan de transitiedoelen.

Conditie transitie	Bijdrage project WHK Sluis II aan transitiedoelen
Een houding gericht op samenwerken met voldoende expertise waarin de opgave centraal staat	- De beheerder (Rijkswaterstaat-ZN) is vanaf de start van het project nauw betrokken tot het project aan haar wordt. - Een concurrentiegericht dialogoog licht waarin wordt gestreefd naar een optimale aansluiting van de vraag van de aanbesteder op het aanbod van de markt. Door vroegtijdige trechtering zijn de transactiekosten beperkt en door goede communicatie (dialogen) in de aanbestedingsfase worden faalkosten verlaagd. - Er wordt een eerste selectie op basis van relevante ervaring gemaakt. Daarna trechtering op en dialogen over omgang met specifieke uitdagingen binnen het project en gunning (Beste Prijs Kwaliteit Verhouding (hierna: BPKV)). Het hoofddoel is uiteindelijk een opdracht aan een aannemer te gunnen die tijdig een goede sluis kan bouwen. - Een onderhoudsperiode van één jaar wordt in acht genomen om eventuele aanvangsproblemen te verhelpen en onderhoud daarna goed over te dragen aan de gespecialiseerde onderhoudsaannemers.
Een financieel gezonde, productieve sector, waarin de risico's beheerst zijn	- De scope IA is op twee punten afgebakend ter beheersing van de risico's: - o Er wordt alleen gebruik gemaakt van definitief door Rijkswaterstaat vastgestelde bouwblokken. - o Een separate bedienplaats wordt gecreëerd in de bedieningcentrale in Tilburg die aansluit bij de huidige standaarden van de centrale. - Er wordt een realistische bouwplanning gehanteerd waarbij rekening wordt gehouden met het optreden van planningsrisico's. Deze planning wordt bij de markt getoetst in de marktconsultatie en dialogen. - Het Projectplan Waterwet wordt door Rijkswaterstaat ter inzage gelegd voordat de aanbesteding start en wordt vastgesteld voordat de opdracht wordt verleend aan de opdrachtnemer van de realisatie. - Bij de verstrekte gegevens worden de onderlinge aannames centraal gezet en besproken in de marktconsultatie en de dialogen. Rijkswaterstaat draagt het risico indien de situatie

	tijdens de realisatie (of de voorbereiding daarvan) afwijkt van de bij de aanbesteding geleverde onderzoeken (o.a. areaal en bodem) zodat er niet wordt geconcentreerd op het risico dat de situatie tijdens de realisatie afwijkt van de informatie die bij de aanbesteding is geleverd. - De expertise van de markt wordt ingezet door het bespreken van de informatiebehoefte en de risico's in marktconsultatie en dialogen. Hierbij wordt een duidelijke lijst met uitvoeringsrisico's gebruikt zodat wordt gekomen tot een duidelijke en redelijke risicoverdeling tussen opdrachtnemer en opdrachtgever tijdens de aanbesteding en de uitvoering. - De te ontgraven bodem is in 2019 onderzocht op aanwezigheid PFAS en dit past binnen het tijdelijke handelingskader.
Voldoende ruimte voor innoveren en leren	- De marktpartijen krijgen een maatregelvlak mee waarbinnen de nieuwe Sluis II moet worden gerealiseerd. De marktpartijen krijgen hiermee ruimte om te komen tot een optimale uitvoeringswijze en ontwerp. - Marktconsultatie en dialogen om open in gesprek te gaan met marktpartijen over o.a. innovatiemogelijkheden en van elkaar te leren. - Met BPKV-criteria (duurzaamheid, minder hinder en risicobeheersing) worden marktpartijen uitgedaagd om met innovatieve oplossingen te komen.

1.5

Leeswijzer

- In hoofdstuk twee is een samenvatting gegeven van de belangrijkste projecteigenschappen en kenmerken. Hiermee wordt de context gegeven voor de vragen aan de marktpartijen.
- In hoofdstuk drie worden de markt vragen nader toegelicht, onderverdeeld in zeven thema's.
- Hoofdstuk vier beschrijft het proces van de marktconsultatie.

1.6

Diclaimer

Let op: deze marktconsultatie heeft de doelstelling zoals beschreven in paragraaf 1.2 van dit document. U kunt tijdens de aanbestedingsfase of elke andere fase van het project WHK Sluis II geen rechten ontleen aan de u ter beschikking gestelde documenten en/of verstrekte informatie in welke vorm dan ook gedurende deze marktconsultatie. Het al dan niet meedoen aan een marktparticipatie heeft geen consequenties (voor- of nadeel) voor een eventueel latere aanbesteding.

2 Projectbeschrijving

In dit hoofdstuk is een samenvatting gegeven van het project WHK Sluis II en de kenmerken. Deze beschrijving geeft de context voor de marktconsultatie en de thema's die onderdeel zijn van de marktconsultatie. De inhoudelijke thema's worden nader beschreven in hoofdstuk 3.

2.1 Aanleiding WHK Sluis II

Bovenstrooms aan Sluis II ligt Sluis III. In de afgelopen periode is Sluis III opnieuw gebouwd ten behoeve van een grotere scheepvaartklasse. Het ontwerp van Sluis III had als uitgangspunt dat deze sluis ook het verval van Sluis II zou opvangen. Sluis II kon daarmee komen te vervallen nadat Sluis III opgeleverd zou zijn.

Met het laten vervallen van Sluis II zou het kanaalpand over een langere afstand het lager peil voeren. Er zou dus sprake zijn van een peilverlaging. Gedurende de bouw van Sluis III is gebleken dat deze peilverlaging een te groot risico vormde, namelijk mogelijke schade aan bebouwing in de omgeving zou veroorzaken. Deze schade zou kunnen ontstaan door verlagingen in de grondwaterstand. Gedurende de realisatie van Sluis III is daarom besloten dat Sluis II niet zal worden gesloopt. Hiermee is dit project ontstaan: de herbouw van Sluis II. Sluis II wordt herbouwd omdat deze in de huidige situatie niet geschikt is voor de grotere scheepvaartklasse IV. Sluis III is voor zover mogelijk afgebouwd op het hogere (het huidige) peil. Hierbij is niet te voorkomen dat een aantal onderdelen bij Sluis III én het kanaalpand nog aanpassingen nodig hebben om aan te sluiten bij het te behouden huidige oppervlaktewaterpeil. Naast de herbouw van Sluis II betekent dit dus ook dat het kanaalpand en delen van Sluis III nog aanpassingen nodig hebben om aan te sluiten bij het te behouden huidige oppervlaktewaterpeil.

Sluis II is in de huidige staat geschikt voor een te kleine scheepvaartklasse, namelijk klasse II. Dit moet klasse IV worden. Het doel van dit project is om alle maatregelen te nemen waardoor het Wilhelminakanaal tussen de instroom van de Donge (benedenstrooms van Sluis II) tot en met Sluis III geschikt is voor klasse IV scheepvaart.

2.2 Ambities, missie en visie

De ambitie van het projectteam is om in 2023 het Wilhelminakanaal klasse IV waardig in gebruik te nemen. De achterliggende ambitie is om te laten zien dat de opdrachtgevers goed met elkaar samen kunnen werken en daadkrachtig zijn, de overheid is een betrouwbare partner van het bedrijfsleven en van de inwoners.

Het projectteam heeft de ambities vertaald naar een missie en visie: "Samen kunnen wij het maken". Dit is de slogan die de missie weergeeft. **Het project verbindt de betrokken partijen, inclusief de omgeving en de markt.** Het projectteam is geformeerd vanuit verschillende bloedgroepen. De missie van het projectteam is daarom ook om te laten zien dat er ruimte is voor diversiteit en voor verschillende inzichten om het projectdoel te behalen.

De visie is een duurzame oplossing waarin we niet alleen naar de realisatie van het project kijken, maar ook oog hebben voor het beheer en onderhoud voor de komende 100 jaar. Wij leggen de basis voor relaties tussen de verschillende overheden en de overheden met het bedrijfsleven en de omgeving. Samenwerken en transparantie zijn hierbij kernbegrippen.

2.3 Projectdoelstellingen

Dit project heeft tot doel om het Wilhelminakanaal te Tilburg op te waarderen van klasse II naar klasse IV scheepvaart. Dit project draagt significant bij aan het bovenliggende doel, namelijk de verbetering van de bereikbaarheid van watergebonden Tilburgse bedrijven voor de binnenvaart, meer kansen voor de lokale economie en stimulans voor goederenvervoer over water.

Naast de hoofdoelstelling van het project, heeft het projectteam vijf projectdoelstellingen opgesteld die van toepassing zijn op de uitvoering van het project (in willekeurige volgorde):

1. Planning
Een openstelling in Q4 2023 van het Wilhelminakanaal tussen instroom de Donge en Sluis III voor scheepvaartklasse IV (Mijlpaal Ingebruikname) met een haalbaarheid van minimaal 85% (P85).
2. Omgeving
Een tevreden omgeving door het minimaliseren van hinder voor direct omwonenden en gebruikers (scheepvaart, bedrijven) tijdens de realisatiefase.
3. Opleveren en overdragen zoveel mogelijk gelijk
Het zoveel mogelijk gelijk laten vallen (bij voorkeur op één dag) van de mijlpaal oplevering complete werk met de overdracht door het projectteam aan de beheerder.
4. Duurzaamheid
Het minimaliseren van CO2 uitstoot en milieukosten gedurende de levenscyclus (100 jaar) van het project.
5. Veiligheid
Aantoonbaar veilig werken waarbij een proactieve veiligheidscultuur volgens de veiligheidscultuurladder wordt nagestreefd.

De projectdoelstellingen zijn als basis gebruikt bij het identificeren van projectrisico's en zijn verweven met de "BKPv" criteria.

2.4 Scope

Het Wilhelminakanaal loopt vanaf rivier de Amer bij Geertruidenberg tot de Zuid-Willemsvaart bij Laarbeek en verbindt het westelijke deel van Noord-Brabant met de Maas en de Rijn. Door de realisatie van het project is het industrieterrein Kraaiven beter bereikbaar per water. Dit is goed voor de economie, werkgelegenheid en het milieu. Daarom bestaat het op te leveren projectresultaat uit een structurele opwaardering van het Wilhelminakanaal naar klasse IV scheepvaart tussen instroom de Donge en Sluis III. Dat wordt gedaan door de herbouw van Sluis II en de benodigde aanpassingen van het Wilhelminakanaal tussen instroom de Donge en Sluis III. De geplande levensduur is 100 jaar. Hiermee wordt beoogd de vaarweg geschikt te maken voor klasse IV scheepvaart.

De scope van het project bestaat in hoofdlijnen uit de volgende werkzaamheden:

- De sloop en herbouw van Sluis II, inclusief bediening op afstand;
- Het aanpassen/inpassen van Spuikanaal en spuimiddel Sluis II
- De afbouw van het kanaalpand tussen instroom De Donge en Sluis III, waaronder:
 - De afbouw van de oevers op huidig peil;
 - De bodem op diepte brengen en afwerken ten behoeve van scheepvaart klasse IV;
 - De inpassing van bestaande vaste bruggen in afbouw huidig peil;
 - De inpassing langs-kade Bressers;
 - De afbouw fietspad zuidzijde van het kanaal.
- Het structureel aanpassen van Sluizencomplex III naar huidig peil; en
- Het structureel afbouwen van het gemaal/waterkrachtcentrale Sluis III.

Uitgangspunt bij de ontwerpwerkzaamheden is het te hanteren streefpeil van 7,70 m+ NAP in het kanaalpand gelegen tussen Sluis II en Sluis III.

In onderstaand figuur is de projectlocatie weergegeven. Hierin de locatie van Sluis II, Sluis III en het tussenliggend kanaalpand te zien.



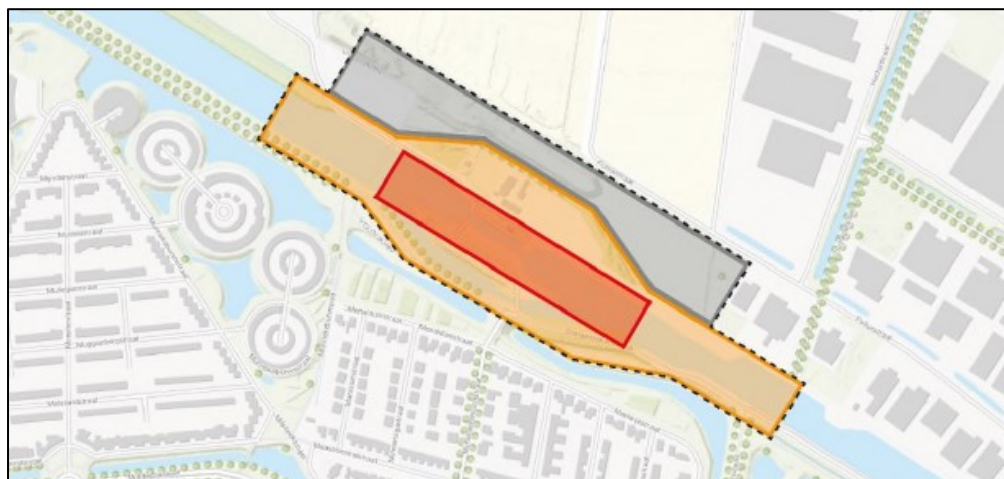
Figuur 1: Projectlocatie in Tilburg

2.5 Planuitwerkingsfase & ontwerp

Op het moment van de marktconsultatie is het projectteam vergevorderd in de planuitwerkingsfase. Het projectteam is in januari 2019 gestart met deze fase. Deze fase richt zich op het gereed maken van de vraagspecificaties met bijhorende kaders, de aanpak voor het opstellen en deels uitwerken van de vergunningen en het betrekken van de stakeholders zoals de omgeving en de bedrijven.

Het projectteam werkt geen voorkeursvariant uit. Hierdoor wordt beoogd ontwerp vrijheid voor de markt te behouden zodat marktpartijen de mogelijkheid wordt gegeven de best mogelijke oplossing aan te bieden. Wel is er sprake van een vast maatregelvlak waarbinnen Sluis II herbouwd dient te worden. Dit maatregelvlak is dus leidend voor de ruimte waarbinnen de sluis kan worden gebouwd. Een kanttekening hierbij is dat het maatregelvlak in 2017 is vastgesteld. Het projectteam voert opnieuw een m.e.r. beoordeling uit om te bevestigen of dit maatregelvlak correct is. In de volgende figuur is het maatregelvlak schematisch weergegeven.

Het projectteam heeft wel een aantal ontwerpvarianten onderzocht om te beoordelen of de projectscope van Sluis II maakbaar en betaalbaar is. Hierbij is onder andere gekeken naar beschikbare ruimte in relatie tot mogelijke liggingen van de nieuwe Sluis. Daarnaast is beoordeeld of de kosten van de herbouw van Sluis II passen binnen het budget. Hieruit is gebleken dat de projectscope maakbaar en betaalbaar is.



Figuur 2: Het maatregelenvlak (indicatief) zoals opgenomen in de m.e.r. beoordeling Herbouw Sluis II (2018). Zwarte stippellijn: maatregelvlak, rood: zoekgebied Sluiskolk, oranje: gebied voor de overige maatregelen (spuikanaal, voorhaven etc.), grijs: mogelijk gronden voor tijdelijke werkterreinen.

2.6 Projectorganisatie

In de volgende paragrafen is de projectorganisatie toegelicht. Hierbij is aandacht voor de opdrachtgever, het projectteam en de toegepaste werkwijze.

2.6.1

Opdrachtgever

Het project is een samenwerking tussen de gemeente Tilburg, de provincie Noord-Brabant en het ministerie van V&W -vertegenwoordigd door Rijkswaterstaat. Deze samenwerking is vastgelegd in een intentieverklaring (Staatscourant van 12 juni 2018), waarin het herbouwen van Sluis II als doel is gesteld. In de intentieverklaring is vastgelegd dat de opdrachtgevers budget ter beschikking stellen voor de herbouw van Sluis II en de benodigde aanpassingen aan het Wilhelminakanaal, inclusief de te verwachten beheer-, onderhoud- en bedieningskosten van Sluis II tijdens de (ontwerp)levensduur van 100 jaar. De opdrachtgevers hebben afgesproken dat zij middelen ter beschikking stellen voor dit project met de volgende verdeling: 70% Rijkswaterstaat, 15% gemeente Tilburg en 15% provincie Noord-Brabant.



De drie opdrachtgevers zijn vertegenwoordigd in het voor dit project opgestelde directeurenoverleg en de stuurgroep. Eind 2020 wordt de intentieverklaring vervangen door een bestuursovereenkomst (BOK). Dit is een overeenkomst tussen de drie opdrachtgevers.

2.6.2

Projectteam

In de eerdergenoemde intentieverklaring is ook vastgelegd om "vanuit het perspectief van een gezamenlijk eigenaarschap van het project samen te werken en hiertoe, ten behoeve van de meervoudige aansturing, een passende governancestructuur te hanteren." Het projectteam is dan ook zo samengesteld dat de opdrachtgevende partijen alle drie vertegenwoordigd zijn binnen het projectteam. Het projectteam werkt conform het IPM-model zoals toegepast bij Rijkswaterstaat. De volgende rollen en invulling zijn van toepassing:

- Projectmanager – RWS, Provincie en Gemeente;

- Manager Projectbeheersing – Rijkswaterstaat;
- Contractmanager – Rijkswaterstaat;
- Technisch Manager – provincie Noord-Brabant; en
- Omgevingsmanager – gemeente Tilburg.

2.6.3

Werkwijze

Rijkswaterstaat zal optreden als de aanbestedende dienst. Daarom wordt de werkwijze en het beleid van Rijkswaterstaat toegepast.

2.7

Raakvlakken

Het project kent diverse raakvlakken met andere projecten in de (nabije) omgeving. Deze raakvlakken staan hieronder benoemd.

Project	Relatie
Fase 1,5 Opwaardering Wilhelminakanaal	Parallel aan dit project wordt in samenwerking tussen de provincie Noord-Brabant en de gemeente Tilburg gewerkt aan het geschikt maken van het kanaal tot aan de haven van Loven voor klasse IV schepen: het project Wilhelminakanaal Fase 1,5. Hiervoor worden werkzaamheden verricht in het verlengde van het project WHK Sluis II. Aangezien in de omgeving veel belanghebbenden overeenkomen en de doelstelling van beide projecten grotendeels overeenkomt, is ervoor gekozen om het omgevingsmanagement voor beide projecten door één omgevingsmanager te laten coördineren. Teamleden van het project WHK Sluis II en het project Wilhelminakanaal Fase 1,5 hebben op regelmatige momenten inhoudelijke afstemming.
Realisatie nieuwe bediencentrale Tilburg 2021-2025	Bij de renovatie worden de hard- en software in de bediencentrale Tilburg en bij alle op afstand bediende objecten in de Zuid-Willemsvaart, de Amertak, het Wilhelminakanaal, Máximakanaal, Kanaal Wessem-Nederweert en Markkanaal gemoderniseerd. Er wordt overgeschakeld op een uniform ICT-systeem, dat dus voor alle objecten hetzelfde wordt. Dit verkleint de kans op storingen en maakt het onderhoud eenvoudiger.
Sluizenprogramma Rijkswaterstaat	Het project WHK Sluis II is een aangehaakt bij het Sluizenprogramma bij Rijkswaterstaat. Het projectteam zit minimaal één dag in de week bij het Sluizenprogramma en, in lijn met het doel van het Sluizenprogramma, wordt kennis en ervaring gedeeld.
Project InnovA58	Het project InnovA58 zal ook gerealiseerd worden in de periode 2021-2023, maar er is nog geen precieze planning bekend. De A58 kruist het Wilhelminakanaal nabij Oirschot (ten oosten van Tilburg) en daar zou het kanaal ook een periode gestremd zijn. Dit heeft mogelijk een impact op de omvaarroutes van schepen indien Sluis II ook gestremd is.

2.8

Stakeholders

Het projectteam heeft een uitvoerige stakeholdersanalyse opgesteld en informeert de omgeving ook over de stand van zaken van het project. In de omgeving zijn de Reeshof en bedrijven twee belangrijke stakeholders.

De Reeshof: een oplettende omgeving

Het voorgaande project, project Sluis III bestond onder andere uit het verlagen van het oppervlaktewaterpeil benedenstrooms van Sluis III. Gedurende de uitvoering is gebleken, doordat de omgeving aan de bel heeft getrokken, dat de kans op nadelige grondwatereffecten dusdanig hoog zijn dat het project gedurende de uitvoering de scope moest wijzigen (geen peilverlaging meer). De omgeving is dus zeer oplettend en kritisch op nieuwe ontwikkelingen in en rondom het project. In dit project werkt het projectteam optimaal transparant om zo ook het vertrouwen van de omgeving te krijgen en te behouden. Voor de wijk Reeshof is inmiddels een klankbordgroep in oprichting.

Bedrijven in de omgeving

Voor de watergebonden bedrijven geldt dat deze regulier (bestuurlijk) worden bijgepraat via het BORT (Bedrijven Overleg Regio Tilburg). Bij het bepalen van de verdere strategie met betrekking tot de communicatie en participatie in de planuitwerkingsfase zal onderzocht worden hoe bij deze gremia kan worden aangesloten. Vanuit deze gremia maar ook vanuit andere belanghebbenden (beheerders, waterschappen, natuurorganisaties, recreatie, etc.) zijn de eisen en wensen opgehaald en toegevoegd aan de klanteisenspecificatie (KES). Deze KES zal worden gebruikt om aan de stakeholders terug te koppelen of de eisen en wensen zijn gehonoreerd en waarom wel/niet.

Communicatie en participatie:

Uitgangspunten voor de communicatie en participatie zijn:

- Openheid en transparantie;
- Constructieve dialoog (voor bij de inspraak); en
- Meenemen van de wensen van de omgeving in afwegingen op weg naar besluitvorming.

Voor het project onderscheiden we vijf participatiedoelen, namelijk:

- Openheid en transparantie;
- Constructieve dialoog (voor bij de inspraak);
- Meer inzicht in de belangen en standpunten van de omgeving;
- Het meenemen van wensen uit de omgeving in afwegingen op weg naar besluitvorming; [en](#)
- Bouwen aan draagvlak.

Bovenstaande participatieplannen zijn verder uitgewerkt in een participatieplan.

2.9

Planning

Bedrijven op de industrieterreinen in de omgeving rekenen al enige tijd op de opwaardering van het Wilhelminakanaal. De oplevering was gepland in 2016, er is echter vertraging opgetreden doordat de scope is gewijzigd ten gevolge van vernieuwde inzichten in effecten op de geohydrologie. Hierdoor is de herbouw van Sluis II, en dus een nieuw project, alsnog noodzakelijk. Het is daarom van groot belang om de omgeving te laten zien dat het project goed en efficiënt binnen de nieuwe deadline wordt uitgevoerd. Het is de nadrukkelijke wens om in 2023 het Wilhelminakanaal klasse IV waardig in gebruik te nemen. Om dit te realiseren is de planning leidend met veiligheid vooropgesteld. Dit betekent echter niet dat er geen aandacht voor kwaliteit, geld, beheer en omgeving zal zijn. Tijd is dominant, maar altijd in balans met andere belangrijke aspecten.

Op basis van de meest recente planning, met inbegrip van het huidige risicoprofiel (één jaar) is de ingebruikname gepland in 2023. De afhandeling van restpunten en overdracht van het project staat gepland in 2024.

2.10 Projectrisico's

Het risicomanagement is een continu proces en de risico's en beschrijvingen zijn daarom dynamisch. De geïdentificeerde risico's waar de opdrachtnemer een mogelijke rol in heeft (zoals risico-eigenaar of speelt een rol in de beheersmaatregelen), worden gedeeld met de opdrachtnemer en vormen onderdeel van deze marktconsultatie (zie hoofdstuk 3). In bijlage A van dit document zijn de projectrisico's opgenomen.

2.11 Veiligheid

Het projectteam vindt veiligheid een belangrijk onderdeel in dit project. Het projectteam van de WHK Sluis II heeft de drie volgende veiligheidsambities:

- "Nul doden en zwaargewonden onder eigen personeel en dat van de opdrachtnemer en hulpdiensten gedurende de uitvoeringsduur van het project WHK Sluis II."
- "Nul doden en zwaargewonden onder gebruikers of mensen uit de omgeving als gevolg van (verkeers)ongevallen die direct zijn te herleiden naar het project WHK Sluis II."
- "Het projectteam biedt een veilige omgeving waarin projectteamleden zich vrij voelen om te spreken, opmerkingen te maken en vragen te stellen."

Het project dient vanzelfsprekend te voldoen aan alle vigerende wet- en regelgeving en eventuele aanvullende doelstellingen vanuit Rijkswaterstaat. Verdere detaillering wordt opgenomen in het integraal veiligheidsplan. Dit wordt opgesteld door de veiligheidkundige.

2.12 Duurzaamheid

Het kabinet heeft in het regeerakkoord als doel gesteld om de CO₂-uitstoot in Nederland aanzienlijk te verminderen (49% vermindering in 2030 ten opzichte van 1990). Een concrete uitwerking hiervan vindt plaats in het Nationaal Klimaatakkoord, waarin een "*klimaat neutrale en circulaire grond-, weg- en waterwerken (GWW)*" in 2030 de ambitie is. Deze ambitie vertaalt zich bij de gemeente Tilburg, de provincie Noord-Brabant en Rijkswaterstaat naar onderstaande doelstellingen.

- 2030 energieneutraal;
- 2030 klimaatneutraal;
- 2030 circulair werken;
- 2030 50% minder primaire grondstoffen; en
- 2050 geen afval".

Mede dankzij het bovenstaande heeft duurzaamheid een belangrijke positie in het project. Zo is duurzaamheid opgenomen als één van de vijf doelstellingen in het project, namelijk:

Projectdoelstelling 4: Duurzaamheid, het minimaliseren van CO₂ uitstoot en milieukosten gedurende de levenscyclus (100 jaar) van het project.

Om duurzaamheid goed te verankeren in het project geeft het projectteam expliciet aandacht aan duurzaamheid door:

1. de opdrachtgevers (gemeente Tilburg, provincie Noord-Brabant en Rijkswaterstaat) expliciet te vragen naar de ambities en wensen op het gebied van duurzaamheid voor dit project;

2. proactief op zoek te gaan naar bewezen duurzame oplossingen en waar mogelijk contracteisen op te nemen voor minimale vereisten aan duurzaamheid; en
3. duurzaamheid te verankeren in de aanbesteding als BPKV criterium.

Duurzaamheid is een van de thema's die terugkomt in de marktconsultatie, zie ook paragraaf 3.2 van dit document.

2.13 Aanbestedingsvorm

2.13.1 *Contract en aanbestedingsvorm*

Het te gunnen contract is een D&C contract op basis van de UAV-GC 2005, inclusief één jaar onderhoud na realisatie om eventuele aanvangsproblemen te verhelpen. Conform het beleid van Rijkswaterstaat is, op basis van de kenmerken en omvang van het project, de concurrentiegerichtte dialoog light de passende procedure. Een concurrentiegerichtte dialoog light wordt toegepast vanwege de mogelijkheid om open gesprekken te voeren met de gegadigden en waar mogelijk op basis van hun input de vraagspecificatie aan te scherpen.

2.13.2 *Concurrentie gerichte dialoog light:*

De aanbestedingsprocedure is er op gericht om een aannemer te selecteren die tijdig een goede sluis kan bouwen en bestaat -conform de Handreiking Concurrentiegerichtte Dialoog Light- uit de volgende stappen:

1. Selectie 5 tot 10 gegadigden op basis van uitsluitingsgronden en geschiktheidseisen (eisen aan ervaring gegadigden).
2. Trechtering van 5 tot 10 gegadigden naar 4 gegadigden op basis van een trechterdocument met daarin de aanpak en/of beheersing binnen het project van één gunningscriterium of opdrachtgeversrisico (toprisico) van het project WHK II.
3. Dialogen (2 rondes) met 4 gegadigden met als doel het inzichtelijk krijgen welke onduidelijkheden, belemmeringen en oplossingsrichtingen de markt ziet. Hiermee heeft de aanbestedende dienst, Rijkswaterstaat, nog de mogelijkheid om de contracteisen aan te scherpen.
4. Inschrijving door maximaal 4 gegadigden.
5. Gunning aan de inschrijver met de Economisch Meest Voordelige Inschrijving met de beste prijs-kwaliteitverhouding (EMVI-BPKV)

2.13.3 *Beste Prijs en Kwaliteits Verhouding (BPKV)*

Het contract wordt gegund op basis van BPKV. Het projectteam heeft drie hoofdcriteria voor de BPKV. Deze zijn gerelateerd aan de projectdoelstellingen en risico's. Hierbij zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Er is sprake van een groot belang c.q. hoge risicoscore;
- De inschrijvers kunnen zich onderscheiden door meerwaarde te bieden ten opzichte van de minimeisen op de invulling van de doelstelling c.q. de beheersing van het risico; en
- De opdrachtnemer kan de doelstelling of het risico door middel van zijn ontwerp en uitvoeringswijze beheersen.

De prijs-kwaliteitswaarde heeft een bandbreedte van 40%-60% tot 60%-40%. De BPKV-criteria en bandbreedte weging zijn op dit moment:

1. Duurzaamheid: MKI-waarde (DuboCalc) en circulair (25 tot 35%);
2. Minder hinder omgeving en gebruikers vaarweg (20 tot 40%); en
3. Risicobeheersing (25 tot 55%).

De definitieve BPKV-tabel met wegingen zonder bandbreedtes wordt na de marktconsultatie vastgesteld in de aanbestedingsleidraad.

3 De thema's en vragen

Ondanks de ruime kennis en ervaring die binnen Rijkswaterstaat en het Sluizenprogramma aanwezig is, heeft een marktconsultatie meerwaarde voor de aanbesteding door bij de marktpartijen onder andere te toetsen:

- wat de informatiebehoefte is om te komen tot goede trechtering en inschrijving;
- welke ruimte (o.a. maatregelvlak en duurzaamheid) marktpartijen wensen zodat er voldoende mogelijkheden zijn om te onderscheiden en innoveren;
- of de risicoverdeling duidelijk en redelijk is;
- of de juiste criteria worden gehanteerd zodat de verwachtingen van de opdrachtgever over o.a. planning, hinder en duurzaamheid kunnen worden waargemaakt.

Bovenstaande punten zijn verder uitgewerkt in zeven thema's die in de volgende secties verder zijn toegelicht. Onderstaande vragen zijn in bijlage F samengevoegd in een lijst.

3.1 Risicoverdeling OG-ON

Ter beheersing van de risico's zijn/worden een groot aantal onderzoeken door de opdrachtgever uitgevoerd voordat de aanbesteding start. De belangrijkste onderzoeken met de daarbij gedane aannames zijn benoemd in bijlage E van dit document. De opdrachtgever draagt het risico indien de situatie tijdens realisatie (of de voorbereiding) afwijkt van de bij de aanbesteding geleverde onderzoeken (o.a. areaal en bodem) zodat er niet wordt geconcurrereerd op het risico dat de situatie tijdens de realisatie afwijkt van de informatie die bij de aanbesteding is geleverd.

Vraag 1.1: Wordt met de uitgevoerde onderzoeken en daarbij gehanteerde aannames het risico dat situatie tijdens de realisatie afwijkt van hetgeen wordt verwacht voldoende beheerst?

Vraag 1.2: Ontbreken er nog onderzoeken die voor de aanbesteding zouden moeten worden uitgevoerd?

De expertise van de markt wordt ingezet door middel van de concurrentie gerichte dialoog light aanbestedingsprocedure. Hierdoor worden risico's tijdens de aanbestedingsprocedure bespreekbaar gemaakt. Hierbij wordt een duidelijke lijst met uitvoeringsrisico's gebruikt zodat wordt gekomen tot een duidelijke en redelijke risicoverdeling tussen opdrachtnemer en opdrachtgever tijdens de aanbesteding en de uitvoering. Een concept risicolijst die in de aanbestedingsprocedure zal worden toegepast is opgenomen in bijlage A van dit document.

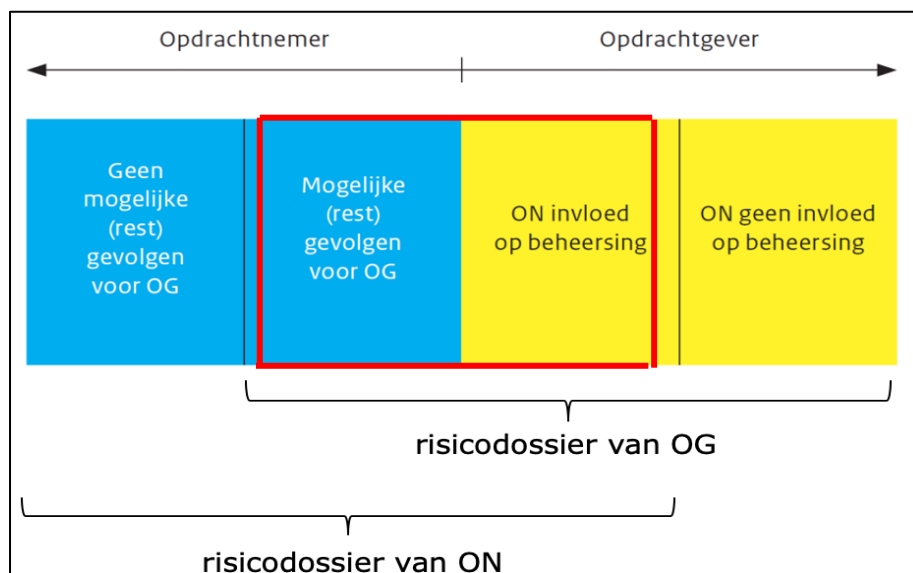
Vraag 1.3: Ziet u nog andere belangrijke risico's die niet zijn genoemd in de risicolijst? En/of zijn er risico's die niet in de lijst horen omdat ze volledig moeten worden beheerst door opdrachtgever?

Gezamenlijk risicomanagement

Rijkswaterstaat (OG) heeft de wens om gezamenlijk (OG en ON) risicomanagement uit te voeren voor de gezamenlijke risico's. Concreet zijn dit de type risico's zoals weergegeven in de volgende figuur. Het uiteindelijke doel van gezamenlijk risicomanagement is een beter beheersbaar project en dat ON en OG niet voor verrassingen komen te staan. Onderliggende doelen zijn:

- open en eerlijk communiceren over risico's en geen verborgen agenda's;

- inzicht krijgen in elkaars risico's (uitwisseling, kennis en /herkenning van risico's); en
- gezamenlijke risicobeheersing bij gezamenlijke risico's.



Figuur 3: schematische weergave gezamenlijk risicomanagement. Binnen het rode vlak vindt gezamenlijk risicomanagement plaats.

Het projectteam stelt de volgende aanpak voor bij gezamenlijk risicomanagement:

1. *Bespreken en uitwisselen risicodossiers ON en OG*: ieder kwartaal komen de risicomanagers van ON en OG bijeen om inzicht te geven in hun risicodossiers en om trends te bespreken.
2. *Gezamenlijke risicobeheersing*: iedere maand komen de risicomanagers van ON en OG bijeen om de voortgang van de gezamenlijke risico's met bijbehorende beheersmaatregelen te bespreken.
3. *(Gezamenlijke) Risicosessies*: voor integrale risicosessies bij ON worden projectleden van OG uitgenodigd. De risicomanager van OG beoordeelt per risicosessie wie van het projectteam van OG aanschuift.

Vraag 1.4: Wat vinden jullie vinden van dit voorstel voor gezamenlijk risicomanagement?

3.2 Duurzaamheid en LCC

De meeste duurzaamheidswinst valt in de GWW-sector te behalen in de energiebesparing tijdens de gebruikersfase van een project en de grote materiaalstromen bij de aanleg en het onderhoud zoals asfalt, beton, grondverzet en staal. Verduurzaming op deze thema's wordt gestimuleerd door middel van een BPKV-criterium. Tevens wordt er inspanning voorgeschreven in de eisen. Een voorbeeld hiervan kan zijn het toepassen van duurzame betonmengsels. Dit betreffen dan minimale eisen waarbij ruimte wordt gelaten aan de markt om nog duurzame betonmengsels toe te passen. Dat laatste kan dan worden gewaardeerd door gunningsvoordeel in de BPKV. Hiermee wordt stimulatie van de markt beoogd om met innovatieve duurzame oplossingen te komen. Wat betreft energiebesparingen, worden maatregelen waarvan zeker is dat ze zorgen voor een energiezuiniger ontwerp en er geen varianten in mogelijk zijn, ook vertaald in eisen.

In dit project wordt gestuurd op een maximale bijdrage aan de duurzaamheidsdoelstellingen van de opdrachtgevers. Daarom wordt bij de aanbesteding een stimulans gegeven (BPKV) op een energiezuinig ontwerp, een minimale milieu impact van de werkzaamheden tijdens de uitvoering en een circulair ontwerp middels BPKV. Verder wordt nog onderzocht welke minimale inspanning ten aanzien van duurzaamheid in de contracteisen kan worden opgenomen.

Vraag 2.1: welke minimale eisen voor duurzaamheid ziet u, de markt, als realistisch? Denk hierbij aan eisen op:

1. een energiezuinig ontwerp;
2. een circulair ontwerp (zie bijlage B voor de 8 circulaire ontwerp principes);
3. optimale benutting van vrijkomende materialen;
4. duurzaam staal en beton: minimaliseren milieu impact; en
5. klimaatneutrale bouwplaats, waarbij de klasse en brandstofverbruik van het materieel een grote rol speelt.

Vraag 2.2: Welke voorbereidende werkzaamheden door de opdrachtgever, ontwerprijmte en randvoorwaarden zijn wenselijk om bij de aanbesteding optimaal invulling te kunnen geven aan de duurzaamheidsdoelstellingen van de opdrachtgevers?

Vraag 2.3: Welke mogelijkheden kan het projectteam van Rijkswaterstaat u bieden om onderscheidend te zijn in duurzaamheid met een ambitie van 35% kwaliteitswaarde duurzaamheid?

Life Cycle Cost (LCC) 100 jaar

In het project zijn de levensduurkosten van groot belang. Dat draagt namelijk bij aan het zoveel mogelijk creëren van waarde. Het projectteam wilt de markt zoveel mogelijk stimuleren om na te denken over de lange termijn-kostenconsequenties van hun aanbidding. Het projectteam verwacht daarmee dat de kwaliteit van de aanbiddingen in de breedte hoger worden. Het projectteam wilt de markt stimuleren om te innoveren om de LCC te verlagen.

Vraag 2.4: Waar liggen volgens u de LCC-kansen en -risico's? En hoe kunnen we de markt stimuleren om een sluis te bouwen met zo laag mogelijke levensduur kosten?.

Stikstof

De stikstofuitstoot in **de aanlegfase** kan beperkt worden als gebruik wordt gemaakt van materieel klasse STAGE IV in plaats van STAGE III (intern salderen).

Als we uitgaan van STAGE IV bij onze berekeningen/bepalen van onze stikstofopgave, vermelden we dat in het Projectplan Waterwet, maar dan moet dat in de aanlegfase uiteraard ook wel dienovereenkomstig worden uitgevoerd.

Bij het bepalen van onze stikstofopgave van de aanlegfase is het van belang om te weten of we uitgaan van materieel STAGE III of STAGE IV bij de Aerius berekeningen die we uitvoeren.

Vraag 2.5: *In hoeverre is het voorschrijven van de inzet van materieel klasse IV realistisch, oftewel is in de markt voldoende materieel klasse IV beschikbaar en inzetbaar voor de aanlegfase?*

3.3

Innovaties

Het projectteam wil de marktpartijen vragen om mee te denken over mogelijke innovaties voor het project WHK Sluis II. De innovaties kunnen op product-, proces- of ` samenwerking gericht zijn. Het projectteam is op zoek naar innovaties die direct toepasbaar zijn. Daarnaast bieden we ruimte voor het ontwikkelen en testen van innovaties die in de toekomst relevant zijn. Hierbij spelen een aantal dilemma's die zijn samengevat in de drie onderstaande punten.

1. Innovaties van inschrijvers

Tijdens de aanbesteding is het mogelijk dat meerdere partijen een innovatie hebben die goed toepasbaar is binnen het project. Echter, slechts één partij zal het contract gegund krijgen. Hierdoor gaan meerdere goed bedachte innovaties meestal verloren.

Vraag 3.1: *Kunt u aangeven hoe Rijkswaterstaat innovaties van diverse partijen binnen het project kan laten realiseren?*

2. Innovatie van een onderaannemer/leverancier

Het projectteam is benieuwd welke voor de hand liggende innovaties met betrekking tot de herbouw van een sluis toegepast zouden kunnen worden. Daarnaast moet het mogelijk zijn om deze innovaties toe te passen, maar lukt dat niet altijd. Tijdens de aanbestedingsfase kan het zijn dat onderaannemers of leveranciers niet nauw betrokken worden bij het uitdenken van het project. Hierdoor kan de hoofdaannemer niet aankaarten welke eisen of randvoorwaarden uit het contract de gewenste innovatie tegenhouden.

Vraag 3.2: *Kunt u aangeven hoe Rijkswaterstaat de randvoorwaarden zodanig kan maken dat innovaties niet worden belemmerd?*

Een voorbeeld hiervan is heet maatregelvlak (zie bijlage D): Welke ruimte (maatregelvlak) is nodig voor de marktpartijen zodat er voldoende mogelijkheden zijn om te onderscheiden en innoveren?

3. Innovaties opschalen:

Indien tijdens de realisatiefase een innovatie succesvol wordt toepast, is het voor de opdrachtnemer en opdrachtgever heel waardevol om deze innovatie in meerdere vergelijkbare projecten toe te passen. Dat is buiten de scope van het project. Aan de andere kant wordt de innovatie binnen het project ontwikkeld en getest. Dat biedt wel aanknopingspunten met betrekking tot opschaling, bijvoorbeeld op het gebied van licenties

Vraag 3.3: *Welke voorwaarden zijn voor u nodig om innovaties in te brengen alsmede de voorwaarden c.q. perspectief voor het opschalen van die innovaties? En hoe kan RWS daarbij helpen?*

3.4 BPKV-criteria

Door middel van BPKV selecteert de opdrachtgever inschrijvingen op basis van een combinatie van prijs en kwaliteit. Onder kwaliteit verstaat de opdrachtgever onder meer duurzaamheid, bereikbaarheid, omgevingskwaliteit en risicobeheersing. Met de toepassing van BPKV wil de opdrachtgever bereiken dat de markt optimale meerwaarde biedt voor het project en tevens bijdragen aan het stimuleren van innovatie en creativiteit in de sector.

Voor het bepalen van de BPKV wordt de Rijkswaterstaatmethodiek gehanteerd, die gebaseerd is op het berekenen van monetaire waarden. Door het toekennen van waarde aan voor de aanbesteder belangrijke criteria, kan de inschrijver hierop anticiperen en stimuleert de aanbesteder de inschrijvers tot het genereren van meerwaarde. Op deze manier vindt concurrentie plaats op prijs én kwaliteit. BPKV-criteria moeten daarom goed waardeerbaar zijn en worden zoveel mogelijk gerelateerd aan de doelstellingen en de risico's van het project.

Op basis van de doelstellingen en risico's van het project WHK Sluis II zijn in concept de volgende BPKV-criteria met bijbehorende subcriteria geformuleerd, waarbij voor ieder subcriterium tevens de doelstelling van de aanbesteder is aangegeven.

BPKV criterium	Subcriterium	Doelstelling aanbesteder
1. Duurzaamheid	1.1 Milieukosten materiaal en energie (MKI-waarde)	Reductie van de milieubelasting ten gevolge van ontwerpkeuzes, materiaalkeuze en werkwijze bij de uitvoering van infrastructurele werken.
	1.2 Circulair ontwerpen, bouwen en slopen	Reductie van het gebruik van primaire grondstoffen en streven naar volledig circulair werken.
2. Minder hinder	2.1 Omgeving	De omgeving (omwonenden, bedrijven), ondervindt zo min mogelijk hinder van de werkzaamheden en beleeft dat ook als zodanig.
	2.2 Gebruikers vaarweg	De gebruikers van de vaarweg ondervinden zo min mogelijk hinder van de werkzaamheden en beleven dat ook als zodanig.
3. Risicobeheersing	3.1 Het risico dat de openstelling, oplevering en overdracht van het werk stroef verlopen en niet tijdig gereed zijn.	Het verkleinen van dit risico en het minimaliseren van consequenties in tijd, geld en kwaliteit.
	3.2 Het risico dat de industriële automatiseringssystemen niet goed worden geïntegreerd, zowel intern (onderdelen van IA-systemen) als extern (naar contextsystemen), en zowel technisch als organisatorisch.	Het verkleinen van dit risico en het minimaliseren van consequenties in tijd, geld en kwaliteit.

Met betrekking tot dit voorstel voor de BPKV-criteria heeft het projectteam de volgende vragen:

Vraag 4.1: Wat vind u van de BPKV criteria? En/of heeft u suggesties voor andere (sub)criteria die kunnen bijdragen aan de projectdoelstellingen en/of de beheersing van de risico's van het project?

Vraag 4.2: Wat zijn uw wensen ten aanzien van de bij de inschrijving te verstrekken kwalitatieve documenten om uw meerwaarde en onderscheidenheid inzichtelijk te maken?

Het is de bedoeling om tijdens de aanbestedingsprocedure door middel van een zogenoemd "trechteringsproduct" vier partijen te selecteren die zullen worden uitgenodigd voor de volgende fase in het aanbestedingsproces. Het trechteringsproduct bestaat uit een plan waarin gegadigden hun inzicht moeten tonen en met onderbouwde voorstellen moeten komen om een doelstelling te realiseren en/of risico te beheersen. Het onderwerp (een risico) dat in het trechteringsproduct moet worden uitgewerkt zal later in de aanbestedingsprocedure tevens een BPKV-criterium zijn. Met betrekking tot de toepassing van een trechteringsproduct heeft het projectteam de volgende vragen:

Vraag 4.3: Het trechteringsdocument is op basis van een significant risico of doelstelling dat opgenomen wordt in de BPKV. Welke doelstelling en/of risico ziet u als geschikt onderwerp voor het trechteringsdocument?

Vraag 4.4: Wat zijn uw wensen ten aanzien van het bij trechtering te verstrekken document om uw meerwaarde inzichtelijk te maken? En welke informatie heeft u hierbij nodig?

Vraag 4.5: Heeft u nog overige opmerkingen of suggesties ten aanzien van de BPKV-criteria en /of het trechteringsdocument?

3.5

Planning

In de actiepunten – voortkomend uit de transitie naar een gezonde en vitale GWW-sector (zie hoofdstuk 1.4) – is de volgende randvoorwaarde opgenomen: "Een financieel gezonde, productieve sector, met de risico's beheerst". Het projectteam geeft hier vanuit planning de volgende invulling aan: het hanteren van een realistische bouwplanning, waarbij rekening wordt gehouden met het optreden van planningsrisico's. Deze planning wordt daarom bij de markt getoetst in de marktconsultatie (op hoofdlijnen) en dialogen gedurende de aanbesteding (in meer detail).

Eén van de projectdoelstellingen is dat de sluis en het kanaal zo snel mogelijk in gebruik genomen kunnen worden voor scheepvaartklasse IV. In de planning is nu uitgegaan dat vanaf definitieve gunning ruim twee jaar nodig is om de nieuwe sluis en het kanaal in gebruik te nemen. Vervolgens is in de planning een half jaar gereserveerd om het hele project op te leveren. Na oplevering volgt één jaar onderhoud en wordt project overgedragen aan de beheerder (Rijkswaterstaat-ZN). De volgende mijlpalen staan in de planning (onder voorbehoud):

- Definitieve gunning: Q4 2021
- Start realisatie: Q3 2022
- Ingebruikname: Q4 2023
- Oplevering en start onderhoud: Q2 2024
- Overdracht: Q2 2025

Vraag 5.1: kijkende naar bovenstaande mijlpalen, zijn deze voor u –op basis van uw ervaring- realistisch? En zo niet, wat moet het projectteam doen om deze planning realistisch te maken?

3.6

Stremming

Doel van het project is om zo snel mogelijk het Wilhelminakanaal geschikt te maken voor klasse IV scheepvaart (ingebruikname in 2023). Om het project uit te kunnen voeren, moet het kanaal gestremd worden. Diverse stakeholders hebben de wens om stremmingen voor de scheepvaart en kanaal gebonden bedrijven zo minimaal mogelijk te houden. Ook moeten eventuele stremmingen idealiter niet samenvallen met stremmingen op andere vervoerroutes (omvaarroutes of alternatieve aanvoer via weg of spoor), en niet tijdens het recreatie en/of vismigratieseizoen zijn. Deze wensen zijn mogelijk tegenstrijdig. Tevens zijn raakvlakprojecten van invloed op stremmingen.

Hinderklasse	Omschrijving	Communicatieoverleg met stakeholders	Verplicht communicatiemoment aan gebruiker (Opvoeren werken in plov: www.vananaarbeter.nl)
5	Vertraging van uitzonderlijk lange duur > 2 dagen	52 weken vooraf	26 weken vooraf
4	Vertraging van lange duur max. 2 dagen	26 weken vooraf	12 weken vooraf
3	Vertraging < 2 uur, maximaal 2x daags een vertraging van 2 uur	8 weken vooraf	8 weken vooraf
2	Korte vertraging < half uur	8 weken vooraf	8 weken vooraf
1	Beperkte hinder	Alleen verplichting tot informeren stakeholders	6 weken vooraf

Figuur 4: typen hinderklassen bij scheepvaart.

Om Sluis II af te breken en te vervangen voor een nieuwe sluis, kan dus gebruik worden gemaakt van de mogelijkheid om de scheepvaart te stremmen. De aanvraag voor scheepvaartstremming dient plaats te vinden conform de Werkwijzer Minder Hinder. Een langdurige stremming (> 2 dagen + hinderklasse 5) dient minimaal 52 weken voor aanvang van de stremming te worden gedaan. Dit kan mogelijk conflicteren met de ambitie om tijdig het project af te ronden. Het is een optie dat OG al (voor of tijdens de marktbenadering) een stremming aanvraagt (met een stremmingsduur op basis van *expert judgement*) zodat de opdrachtnemer eerder (dan 52 weken na gunning) kan starten met de uitvoeringswerkzaamheden op locatie waarbij stremming noodzakelijk is.

Het inzicht in mogelijke toekomstige stremmingsaanvragen in het areaal is niet volledig. Stremmingen die zijn aangevraagd via het Minder Hinder-team zijn uiteraard bekend. Echter, mogelijk zijn er stremmingen benodigd door andere projecten die nog niet ingediend of afgestemd zijn. Hierdoor bestaat het risico dat een vaarweg elders in het areaal gestremd wordt en omvaarroutes daarmee niet beschikbaar zijn. Dit kan van invloed zijn op een stremmingsaanvraag voor dit project.

Het verschuiven van de aangevraagde stremmingsperiode is vrijwel onmogelijk zonder dat de doorlooptijd (van de aanvraag) hiervan verandert. Dit brengt een risico met zich mee dat ON nog niet gereed is met het ontwerp en een deel van de stremmingsperiode dus 'voor niets' is aangevraagd door OG én ON aan het eind van de stremmingsperiode wellicht tijd te kort komt. Het aanvragen van een stremming als OG brengt dus ook een risico met zich mee.

Vraag 6.1: Hoe lang is de periode die u nodig heeft tussen gunning en benodigde stremming? En indien deze korter is dan 52 weken, is het dan wenselijk dat OG vooraf aan de gunning de stremming aanvraagt?

Vraag 6.2: Kunt u een (onderbouwde) schatting geven van de minimale en maximale benodigde stremmingsduur?

Vraag 6.3: Welke risico's ziet u als de aanvraag van een stremmingsperiode bij ON wordt belegd? Idem bij OG? En heeft u suggesties om de risico's te minimaliseren en te beheersen?

3.7

Industriële automatisering

Tegenwoordig is de Industriële Automatisering (IA) niet meer weg te denken uit de infrastructuur. Het aandeel en de impact van IA in de infrastructuur groeit snel. In meerdere sluizenprojecten van de afgelopen jaren is het lastig gebleken de testfase soepel of conform planning te doorlopen. Uit een intern onderzoek binnen Rijkswaterstaat lijkt dit meerdere IA-gerelateerde oorzaken te hebben die samen te vatten zijn in enkele patronen. Hieronder zijn drie, voor dit project relevante, patronen met onderliggende oorzaken overgenomen uit het onderzoek:

- A. IA is anders dan civiele techniek:
 - i. IA heeft andere specifieke kenmerken dan civiele objecten en vereist een andere werkwijze om een kwalitatief goed resultaat te krijgen.
 - ii. Bij IA zijn er veel meer raakvlakken dan bij civiele constructies: raakvlakken met andere software, hardware, processen, organisaties en raakvlakken buiten het project.
 - iii. Het gedegen gebruik van het V-model van Verificatie en Validatie van eisen is bij IA van groter belang dan in de civiele techniek.
- B. IA wordt onderschat:
 - i. IA wordt vaak weggeorganiseerd. Vaak wordt de IA binnen de projectorganisatie als sub-discipline onder techniek opgepakt (bij ON en OG) en door de marktpartij wordt dit vaak aan een onderaannemer uitbesteed.
 - ii. Voor het management van bouwprojecten is IA veelal moeilijke materie en betreft het een andere cultuur dan men gewend is (zie ook patroon 1).
 - iii. Als de IA niet werkt, wordt dat pas zichtbaar aan het einde van het project.
- C. Er is weinig (contractuele) grip:
 - i. Het beleid van Rijkswaterstaat is in de afgelopen jaren geweest om steeds meer de verantwoordelijkheid voor de uitvoering en ontwerp bij marktpartijen te leggen door geïntegreerde contracten (D&C, DBFM, DBM).
 - ii. In de aanbesteding is de kwaliteit van de IA vaak geen onderdeel van de aanbiedingen (EMVI). Er wordt daarom veelal niet gestuurd op de kwaliteit van IA in aanbestedingen van bouwprojecten.
 - iii. De (SCB)toetsing wordt onvoldoende gericht uitgevoerd, omdat de risico's niet eenduidig genoeg zijn. Ze zijn onvoldoende SMART, overlappen elkaar soms en ze sluiten onvoldoende aan op de contractbeheersingsmethodiek.

Onze beheersmaatregel:

Bij de uit te voeren werkzaamheden is de aansluiting op de bediencentrale complex. Bij het voorgaande project (Sluis III) is de aansluiting van sluis III op de bediencentrale Tilburg en de CE-markering moeizaam verlopen. Ook Sluis II moet worden aangesloten op de bediencentrale Tilburg. De gemoderniseerde bediencentrale is naar verwachting medio 2025-2026 gereed, na de geplande oplevering van Sluis II. In lijn met de IA-sourcingstrategie is de scope IA op 2 punten afgebakend zodat er een stabiele IA-scope is:

- Alleen gebruik maken van definitief door CIV vastgestelde bouwblokken.
- Een separate bedienplaats wordt gecreëerd in de bediencentrale Tilburg die aansluit bij de huidige standaarden van de centrale.

- Door toepassing van een Uniform Koppelvlak Verkeerscentrales (UKVC) wordt de IA van Sluis II voorbereid op de aansluiting op de vernieuwde bediencentrale Tilburg.
- Daarnaast is, om bovenstaande patronen en oorzaken van IA-gerelateerde problemen te ondervangen, binnen het project gekozen om middels een V-model (zie bijlage C) alle relevante Verificatie en Validatie onderdelen van IA (en Machineveiligheid) inzichtelijk te maken. Tevens is gekozen om de bijbehorende documenten van deze V&V-onderdelen verplicht te laten uitwerken door de opdrachtnemer en ter kennis te laten indienen bij de opdrachtgever. Hiervan worden enkele kritische documenten ook als 'acceptatiedocument' (GO/NO GO-moment) opgenomen in Annex III van het contract.

Deze marktconsultatie is erop gericht om de problematiek op het raakvlak met IA die speelt bij sluizen-projecten te minimaliseren. Daarom heeft het projectteam de volgende vragen:

Vraag 7.1: *Zijn de marktpartijen van mening dat bijgevoegd V-model en de gevraagde documenten een verduidelijkend beeld geven van de verwachtingen en complexiteit rondom IA?*

Vraag 7.2: *Zijn de marktpartijen van mening dat met bijgevoegd V-model en de gevraagde documenten er wordt aangesloten op de in de markt geaccepteerde/gehanteerde werkwijze, zonder onevenredige extra administratieve lasten (zie oorzaak A.III)?*

Vraag 7.3: *Zijn de marktpartijen van mening dat bijgevoegd V-model IA-gerelateerde knelpunten eerder zichtbaar maakt in een project (zie oorzaak B.III)?*

Vraag 7.4: *Delen de marktpartijen de mening van het projectteam dat met bijgevoegd V-model en het bijbehorende uitgevraagde document er vanuit de OG meer grip is op IA-gerelateerde risico's (zie oorzaken onder C)?*

Vraag 7.5: *Zien de marktpartijen nog aanpassingen of toevoegingen op de gekozen werkwijze om de IA-gerelateerde risico's beter te beheersen?*

4 Proces marktconsultatie

4.1 Onderdelen marktconsultatie

4.1.1 Webinar

Vanwege de veiligheid voor u en onze projectleden in deze tijden van het COVID-19 virus, starten wij de marktconsultatie met een webinar. Tijdens deze webinar zal het projectteam een toelichting zal geven op het project.

Deze webinar wordt gehouden op dinsdag 2 juni 2020 van 14:00 tot 15:00 uur.

Stap 1. Aanmelden via TenderNed

Indien u deelneemt aan de webinar, wordt u verzocht om zich vooraf aan te melden.

Wij ontvangen uw aanmelding graag uiterlijk 1 juni 2020 om 15:00 uur. U kunt hiervoor een bericht sturen middels de berichtenmodule van TenderNed.

Vermeld hierbij de namen van de deelnemers, de bijbehorende e-mailadressen en de naam van uw bedrijf.

Stap 2. Uitnodiging voor Skype

Voor videovergaderen maakt Rijkswaterstaat gebruik van Skype voor Bedrijven. Dit programma is geschikt voor grote groepen tot 250 gebruikers.

Na uw aanmelding (zoals beschreven in stap 1), ontvangt u een uitnodiging per e-mail met de link naar de skype vergadering.

Ons verzoek is om de link een keer te testen in uw (thuis)werkomgeving. Als u op de link klikt, kan u zien of uw audio- en beeldfunctie werken.

Tip: als de link of uw audio- en beeldfunctie niet werkt/werken in uw (thuis)werkomgeving, open de link dan op een privé-computer of buiten uw werkverbinding. Dit kunt u doen door de mail door te sturen naar uw privé-e-mailadres, en vanuit daar de link te openen.

Mocht het toch niet lukken om de verbinding tot stand te laten komen, bel dan het nummer dat in de e-mail met de uitnodiging staat. Hierbij is het extra van belang om dit vroegtijdig te doen, zodat de verbinding ten tijde van de marktinformatiedag gereed is en iedereen op het genoemde tijdstip mee kan doen.

Stap 3. Presentatie en vragen stellen

Tijdens de webinar wordt een presentatie gegeven en zijn de marktpartijen in de gelegenheid om vragen te stellen.

De presentatie wordt vooraf gedeeld op TenderNed en tijdens de skype vergadering weergegeven.

U kunt tijdens de webinar vragen stellen in de chatbox. Type uw vraag in de chatbox en de projectteamleden zullen uw vragen zoveel mogelijk beantwoorden tijdens de vergadering.

Wij verzoeken u om uw gestelde vraag (of vragen die na de marktinformatiedag ontstaan) schriftelijk in te dienen via TenderNed. Op basis van alle schriftelijk ingediende vragen wordt een Nota van Inlichtingen gepubliceerd op TenderNed.

Indien u een vraag 'gesloten' wilt stellen uit commercieel belang, dan verzoeken wij u dit duidelijk kenbaar te maken in TenderNed. Vragen die gesteld worden uit commercieel belang, worden niet kenbaar gemaakt in de Nota van Inlichtingen.

4.1.2 *Schriftelijke vragenlijst*

Het tweede onderdeel van de marktconsultatie betreft een schriftelijke vragenlijst. Deze vragenlijst is op TenderNed gepubliceerd en bevat dezelfde vragen die in dit document terug te vinden zijn.

Het projectteam heeft deze vragen opgesteld om informatie uit de markt op te halen. Op basis van de antwoorden kan het projectteam (onderdelen uit) het contract verbeteren.

Wij verzoeken u om de vragenlijst te beantwoorden en deze uiterlijk 17 juni 2020 om 15:00 uur via TenderNed terug te sturen.

4.1.3 *Plenaire bijeenkomst of individuele gesprekken*

Afhankelijk van de Covid-19 maatregelen zal de derde stap van de marktconsultatie bestaan uit:

- een plenaire bijeenkomst, of
- individuele gesprekken via Skype.

Het doel van deze derde stap is om op basis van de ontvangen antwoorden, eventuele dilemma's verder te bespreken met de markt. Uiteraard worden de ontvangen antwoorden niet met de marktpartijen gedeeld, en vertrouwelijk binnen het projectteam behandeld.

Hieronder zijn de twee mogelijkheden verder uitgewerkt.

Optie 1: Plenaire bijeenkomst

Op hoofdlijnen ziet deze dag er als volgt uit:

1. Korte introductie;
2. In subgroepen een drietal aspecten nader bespreken om te komen tot een gedeeld beeld. De aspecten zijn:
 - a. Risicoverdeling OG-ON;
 - b. Innovatie & duurzaamheid;
 - c. BPKV-criteria; en
 - d. IA.
3. Terugkoppeling plenair; en
4. Afronding.

We beogen de bijeenkomst te houden voor week 28 2020. Het tijdstip en de locatie van deze bijeenkomst wordt middels TenderNed met u gecommuniceerd.

Uiterlijk twee weken vooraf aan de plenaire bijeenkomst zal een dagprogramma worden rondgestuurd aan de deelnemers. Met daarin eventueel extra informatie over de thema's.

Optie 2: Individuele gesprekken

De individuele gesprekken vinden plaats op basis van een selectie uit: grote bedrijven, MKB-bedrijven en leveranciers, in combinatie met de ontvangen antwoorden. Het projectteam zal naar elk bedrijf die de vragenlijst heeft beantwoord, motiveren waarom het bedrijf wel of niet wordt uitgenodigd voor een individueel gesprek.

Tijdens de individuele gesprekken worden de ontvangen antwoorden, en de vragen die het projectteam daarbij heeft, besproken. Eventuele dilemma's die het projectteam ziet, naar aanleiding van de antwoorden, worden verder uitgediept.

We beogen de individuele gesprekken te houden voor week 28.

Uiterlijk twee weken vooraf aan de individuele gesprekken worden de gesprekken gepland, via TenderNed zal u hierover geïnformeerd worden.

4.2 Planning marktconsultatie

De planning van de marktconsultatie, zoals toegelicht in paragraaf 4.1, is als volgt:

Onderdeel marktconsultatie	Datum/ tijdstip	Uiterlijke datum aanmelding
Webinar	2 juni 2020 14:00 – 15:00	1 juni 2020
Schriftelijke vragenlijst	Uiterlijk 17 juni 2020	
Plenaire bijeenkomst of individuele gesprekken	Wordt via TenderNed gecommuniceerd	

4.3 Terugkoppeling resultaten

Tijdens de webinar worden de vragen en antwoorden genotuleerd. Na de webinar bent u tot **3 juni 2020, 16:00** uur in de gelegenheid om vragen te stellen via TenderNed, middels de berichtenmodule. Op basis van alle vragen en antwoorden wordt een Nota van Inlichtingen opgesteld en gepubliceerd op TenderNed.

De resultaten van de plenaire bijeenkomst of de individuele gesprekken, worden samengevat en geanonimiseerd op TenderNed gepubliceerd. Hierbij wordt uiteraard bedrijfsgevoelige informatie niet gedeeld en blijft vertrouwelijke informatie binnen het projectteam.

Het al dan niet meedoen aan een marktparticipatie heeft geen consequenties (voor- of nadeel) voor een eventueel latere aanbesteding.

4.4 Algemene verordening persoonsgegevens AVG

De AVG gaat over het rechtmatig omgaan met persoonsgegevens. Tijdens het proces van de marktconsultatie worden er gegevens geregistreerd van de deelnemende partijen. Hier wordt aangegeven hoe die gegevens zijn verwerkt.

De verwerkingsverantwoordelijke is Rijkswaterstaat. Alle geregistreeerde gegevens worden gearhiveerd conform de wettelijke eisen voor project archivering.

Voor de aanmelding van de marktconsultatie worden naam, functie en organisatie geregistreerd via TenderNed. De gegevens worden alleen gebruikt voor het doel van de marktconsultatie WHK Sluis II.

Deze gegevens worden gebruikt ten behoeve van de uitnodiging van de marktconsultatie. De gegevens worden vastgelegd in een bestand en bewaard in het projectarchief WHK Sluis II.

De schriftelijke beantwoording van de vragenlijsten worden via TenderNed geregistreerd. Hierbij zijn organisatie en naam contactpersoon geregistreerd. De schriftelijke antwoorden worden gearhiveerd in het projectarchief WHK Sluis II.

Partijen die de vragen schriftelijke hebben beantwoord, kunnen worden uitgenodigd voor een gesprek. Hierbij zal de naam en organisatie worden geregistreerd ten behoeve van de uitnodiging.

Ten behoeve van de samenvatting van de individuele gesprekken zijn contactpersoon, email en organisatie geregistreerd en gearchiveerd in het projectarchief WHK Sluis II.

In de nota van inlichtingen en het eindverslag van de marktconsultatie worden de namen van de organisaties opgenomen die zich hebben aangemeld voor de marktconsultatiedag. De nota van inlichtingen en het eindverslag worden gepubliceerd via TenderNed.

De gegevensbestanden op TenderNed zijn beveiligd door het ministerie van EZK. Het projectarchief is beveiligd door Rijkswaterstaat.

BIJLAGE A – PROJECTRISICO'S

- los bestand -

BIJLAGE B – 8 CIRCULAIRE ONTWERPPRINCIPES

- los bestand -

BIJLAGE C – V-MODEL

- los bestand -

BIJLAGE D – MAATREGEVLAK

- los bestand -

BIJLAGE E – CONDITIONERENDE ONDERZOEKEN

- los bestand -

BIJLAGE F – VRAGENLIJST

- los bestand -