

VERSLAG MARKTCONSULTATIE WILHELMINAKANAAL SLUIS II

Samenvatting reacties marktpartijen



Datum 29 juli 2020
Versie 1.0
Status definitief

Colofon

Uitgegeven door	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat Rijkswaterstaat Grote Projecten en Onderhoud
Auteur	Projectteam Wilhelminakanaal Sluis II
Informatie	Peter de koning
E-mail	WHKsluis2@rws.nl
Datum	29 juli 2020
Versie	1.0
Status	definitief

Inhoud

1	Inleiding	1
1.1	Inleiding	1
1.2	Doelstelling marktconsultatie.....	1
1.3	Reacties	1
1.4	Leeswijzer.....	2
2	Vraag en antwoord bij introductie	3
3	Samenvatting respons op vragen aan de markt	8
3.1	Thema 1: Risico's	8
3.1.1	Vraag 1.1: Onderzoeken projectgebied voldoende in kaart	8
3.1.2	Vraag 1.2: Ontbrekende onderzoeken	8
3.1.3	Vraag 1.3: Ontbrekende risico's	9
3.1.4	Vraag 1.4: Voorstel gezamenlijk risicomanagement	9
3.2	Thema 2: Duurzaamheid	11
3.2.1	Vraag 2.1: minimale eisen duurzaamheid	11
3.2.2	Vraag 2.2: benodigde ruimte voor duurzaamheid in aanbesteding.....	12
3.2.3	Vraag 2.3: hoe onderscheidend zijn als marktpartij.....	12
3.2.4	Vraag 2.4: optimale LCC.....	13
3.2.5	Vraag 2.5: Stikstof en voorschrijven van Stage IV materieel	13
3.3	Thema 3: Innovaties	15
3.4	Thema 4: BPKV	16
3.4.1	Vraag 4.1: BPKV criteria	16
3.4.2	Vraag 4.2: in te dienen documenten	17
3.4.3	Vraag 4.3: onderwerp voor trechtering	17
3.4.4	Vraag 4.4: trechteringsdocument.....	18
3.4.5	Vraag 4.5: opmerkingen en suggesties BPKV	18
3.5	Thema 5: Planning	19
3.6	Thema 6: Stremming	20
3.6.1	Vraag 6.1: Stremming aanvragen door opdrachtgever.....	20
3.6.2	Vraag 6.2: Stremmingsduur	20
3.6.3	Vraag 6.3: Risico's aanvraag stremmingsduur	21
3.7	Thema 7: IA.....	23
3.7.1	Vraag 7.1: IA V-model en complexiteit	23
3.7.2	Vraag 7.2: V-model en administratieve lasten	23
3.7.3	Vraag 7.3: V-model en signalering knelpunten	24
3.7.4	Vraag 7.4: V-model en grip op risico's	25
3.7.5	Vraag 7.5: V-model en grip op risico's	25
4	Vraag en Antwoord bij terugkoppeling	27
5	Samenvatting vervolg	29

1 Inleiding

1.1 Inleiding

In juni 2020 is het projectteam van het Wilhelminakanaal Sluis II (hierna het "projectteam") gestart met de marktconsultatie voor het project Wilhelminakanaal Sluis II (hierna: "WHK Sluis II"). In juni heeft het projectteam een presentatie gegeven aan de marktpartijen waarin het project is toegelicht en over welke thema's het projectteam vragen heeft aan de markt. Deze vragen zijn later door de markt tekstueel beantwoord door middel van een vragenlijst. Het projectteam heeft de binnengekomen reacties verzameld en samengevat. De resultaten hiervan zijn door middel van een presentatie teruggekoppeld aan de marktpartijen op 16 juli 2020. Dit rapport geeft een samenvatting van de reacties met daarbij de conclusie of het projectteam voorstellen van marktpartijen in overweging neemt of niet. Op een later moment dit jaar geeft het projectteam een terugkoppeling over wat uiteindelijk met de overwegingen is gedaan.

Graag wilt het projectteam (nogmaals) benadrukken dat tijdens de aanbestedingsfase of elke andere fase van het project WHK Sluis II geen rechten kunnen worden ontleend aan de beantwoording van deze vragen noch aan de ter beschikking gestelde documenten en/of verstrekte informatie in welke vorm dan ook gedurende deze marktconsultatie.

1.2 Doelstelling marktconsultatie

Tijdens de planvormingsfase is gebleken dat het projectteam behoefte heeft aan een marktconsultatie voor een aantal specifieke thema's met als doel om marktpartijen te vragen naar hun kritische blik op zeven uiteenlopende thema's. Daarnaast kan door het houden van een marktconsultatie de samenwerking tussen het projectteam en de marktpartijen gestart worden en kan het projectteam in een vroeg stadium beginnen met het overdragen van kennis over het project aan de markt.

Samengevat:

1. Start samenwerking;
2. Overdracht kennis; en
3. Hulp bij laatste puzzelstukjes.

Gezien de interesse die is getoond vanuit de markt, de grote opkomst bij de presentaties, de vele reacties en de resultaten zoals gepresenteerd in dit rapport kijkt het projectteam heel tevreden terug op het behalen van de doelstelling.

1.3 Reacties

Bij de start van de organisatie van de marktconsultatie heeft het projectteam de volgende doelgroep in gedachten gehad:

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

Elf marktpartijen (of combinatie van marktpartijen) hebben een reactie gegeven. Deze marktpartijen reflecteren de beoogde doelgroep. Het projectteam blikte dan ook tevreden terug op de verscheidenheid van marktpartijen die hebben bijgedragen aan dit resultaat. In totaal betreft het zeventig pagina's aan reacties.

1.4

Leeswijzer

In hoofdstuk twee zijn de vragen en antwoorden van de introductie (2 juni 2020) weergegeven. Deze zijn ook eerder als apart document op Tendered geplaatst.

In hoofdstuk drie is een samenvatting gegeven van de reacties op de vragenlijsten die uiterlijk 17 juni 2020 waren ingediend. Hier is ook aangeven wat het projectteam wel of niet overweegt mee te nemen.

In hoofdstuk vier zijn de vragen en antwoorden opgenomen die zijn gesteld tijdens de terugkoppelsessie op 16 juli 2020.

Tot slot beschrijft hoofdstuk vijf het vervolgproces van deze marktconsultatie.

2 Vraag en antwoord bij introductie

Op 2 juni 2020 is een webinar gegeven in het kader van de marktconsultatie van het project WHK Sluis II. Gedurende deze Webinar zijn diverse vragen gesteld in de chatbox door de aanwezigen. De gestelde vragen zijn beantwoord en gepubliceerd op Tendered en tevens in dit verslag opgenomen.

Overzicht Vraag & Antwoord

(Opgemaakt en vrijgegeven op 10 juni 2020)

Vraag 1: Hoe hoog raamt RWS het project orde grootte?

Antwoord: De geschatte contractomvang zoals aangegeven in de GWW-inkoopplanning bedraagt 35mio – 100mio uro. Rijkswaterstaat streeft ernaar om iedere vier maanden een geactualiseerde versie van de inkoopplanning te publiceren op www.rijkswaterstaat.nl.

Vraag 2: Wat is de (financiële) verhouding tussen de drie opdrachtgevers?

Antwoord: De financiële verhouding is als volgt:

- 70% Rijkswaterstaat;
- 15% Gemeente Tilburg; en
- 15% Provincie Noord-Brabant

Vraag 3: Zijn er nog PAS issues rond het starten van het project?

Antwoord: Mogelijk zijn er PAS issues. Op dit moment vindt hier onderzoek naar plaats. De eerste resultaten geven aan dat we nog nader onderzoek nodig hebben. De komende maanden wordt hier meer duidelijkheid in verwacht.

Vraag 4: Kunnen jullie iets over de verhoudingen WTB/C/IA vertellen?

Antwoord: De geschatte verhouding tussen de technische disciplines is als volgt:

- Civiel 45%-55%
- Bouwkundig < 5%
- Werktuigbouwkundig 5%-15%
- Elektrotechnisch 5%-10%
- Waterbouwkundig 25%-35%
- Baggerwerk 5%-15%

Vraag 5: Kunt u wat meer toelichten over raakvlakken van InnovA58. Waarom is hier afhankelijkheid?

Antwoord: 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.

Vraag 6: Wat is de belangrijkste uitdaging voor wat betreft de omgeving (tevreden omgeving). En wat zijn meer specifiek hun wensen en belangen?

Antwoord: Een tevreden omgeving door het minimaliseren van hinder voor direct omwonenden en gebruikers (scheepvaart, bedrijven) tijdens de realisatiefase. In de afgelopen periode was de discussie voor het te voeren toekomstig streefpeil een zorg bij de omgeving. Deze zorg is nu weggenomen omdat het huidig peil gehandhaafd blijft. De zorg over mogelijke verdroging en scheurvorming in huizen als gevolg van de bouwwerkzaamheden blijft naar verwachting wel bestaan. Verder is van belang de ruimtelijke inpassing. De grootste uitdaging voor bedrijven is zo spoedig mogelijk een functionerend kanaal voor klasse IV scheepvaart.

Vraag 7: Waarom trechtering naar 4 partijen en niet naar 2-3?

Antwoord: Omdat de concurrentiegerichtte dialoog light wordt toegepast zijn de transactiekosten lager en kan de concurrentie worden verruimd.

Vraag 8: Zijn er geen dialooggesprekken tijdens de trechteringsfase?

Antwoord: Nee, de eerste dialoogfase vangt aan met een inlichtingbijeenkomst. De gegadigden hebben vervolgens de mogelijkheid tot het verzoeken om nadere inlichtingen. Na de nadere inlichtingen volgt het indienen van het trechteringsproduct.

Vraag 9: Is er tegemoetkoming tenderkosten?

Antwoord: Ja, de precieze omvang moet nog worden vastgesteld. Uitgangspunt is een vergoeding van ten hoogste 50% van de geraamde kosten voor het doen van een geldige inschrijving.

Vraag 10: Wat verstaat u onder concurrentiegerichtte dialoog "light":

Antwoord: De concurrentiegerichtte dialoog "light" is een eenvoudigere, snellere variant van de reguliere concurrentiegerichtte dialoog. Dit betekent een minder uitgebreid trechteringsproduct en minder dialoogrondes. Dit vermindert de transactiekosten en verkort de doorlooptijd van de aanbesteding.

Vraag 11: Sheet 18: het halen van de planning is één van de hoofddoelstellingen van het project. Waarom is dit niet expliciet als EMVI opgenomen?:

Antwoord: Het risico dat de openstelling, oplevering en overdracht van het werk stroef verlopen en niet tijdig gereed zijn is opgenomen als BPKVsubcriterium onder risicobeheersing. Hiermee wordt beoogd een betrouwbare planning vast te stellen zonder dat dit ten koste kan gaan van veiligheid en kwaliteit. De BPKV-subcriteria onder risicobeheersing worden de komende periode nader uitgewerkt. Dit zal resulteren in 1 tot 3 subcriteria onder risicobeheersing.

Vraag 12: Komt er een plafondbedrag en welke omvang?

Antwoord: Er is niet gekozen voor het hanteren van een plafondbedrag. Reden hiervoor is dat dit de werking van de EMVI-BPKV beperkt waardoor er geen sprake is van een optimale concurrentie.

Vraag 13: Hoe wilt u invulling geven aan gezamenlijk risicomanagement tijdens de aanbestedingsfase?

Antwoord: Gedurende de aanbestedingsfase zijn risico's bespreekbaar tijdens de dialoogrondes. In de aanbestedingsfase is nog geen sprake van gezamenlijk risicomanagement, dat zal namelijk starten na gunning.

Vraag 14: Waarom kiest u voor een kwaliteitsverhouding 40-60 en stuurt u niet méér op kwaliteit? 80-20 bijv?

Antwoord: Op basis van de kenmerken van dit project wordt een kwaliteitswaarde van 40 tot 60% als meest optimaal gezien omdat:

- de kwaliteitswaarde die de markt kan toevoegen aan dit project bij een kwaliteitswaarde van 40 tot 60% in goede verhouding staat tot de maximaal toe te kennen kwaliteitswaarde;
- de opdracht wordt aanbesteed met een duidelijk en redelijk risicoprofiel waarbij geen beheersmaatregelen nodig zijn die veel kosten van de markt vragen.

Vraag 15: Waarom geen 'bouwteam of 2 fasen aanpak gekozen i.h.v. nieuwe samenwerking met de markt?

Antwoord: In het kader van uniformiteit is Rijkswaterstaat selectief met het toepassen van andere contractvormen dan marktpartijen van RWS gewend zijn. In eerdere gesprekken tussen RWS en marktpartijen is ook bouwteam en 2 fasen aanpak naar voren gekomen en is afgesproken dit als pilot bij een aantal projecten toe te passen. Het project Wilhelminakanaal Sluis II is, mede door de aard en omvang van het project, niet één van de pilot projecten.

Vraag 16: Met 2 fase kunnen we gezamenlijk goed aan risicobeheersing werken. Is er een expliciete reden waarom er voor een D&C gekozen is?

Antwoord: De reden voor het niet toepassen van 2 fase is bij de voorgaande vraag toegelicht. De combinatie van een D&C-contract met gunning op basis van de beste prijs-kwaliteitverhouding (BPKV) leidt tot een effectieve concurrentie op prijs en kwaliteit. Marktpartijen krijgen hiermee de ruimte voor product- en procesinnovaties.

Vraag 17: Zijn er specifieke projecten waar u de opschaling van innovaties mogelijk ziet?

Antwoord: Die hebben wij op dit moment niet specifiek op de radar. Wel is er een programma binnen RWS (Multiwaterwerken) waaruit eventuele innovaties voortkomen. Die kunnen dan mogelijk ertoe leiden dat er hiervoor eisen worden gesteld.

Vraag 18: Wat zijn de belangrijke lessons learned vanuit de realisatie van sluis 3, die kunnen helpen bij het proces voor sluis 2.

Antwoord: Er zijn meerdere lessons learned vanuit Sluis III. Een van de belangrijkste hiervan is het proces van oplevering en overdracht in relatie tot IA. Hierbij is het van belang dat de scope goed afgebakend is wat betreft IA en bij de oplevering en overdracht de beheerder vroegtijdig wordt betrokken. Deze, en meerdere lessen nemen wij mee in dit project.

Vraag 19: Hebt u al een idee welke risico's uit de risicolijst (bijlage A) u ziet als een risico voor het gezamenlijke risicomanagement?

Antwoord: De risico's in bijlage A zijn de belangrijkste risico's die de opdrachtgever ziet waarop de opdrachtnemer invloed kan uitoefenen door het nemen van beheersmaatregelen. Onder het gezamenlijke risicomanagement vallen alle risico's waarop zowel de opdrachtnemer als de opdrachtgever invloed kunnen uitoefenen door de risico's te beheersen.

Vraag 20: Wat is de reden dat samenwerking geen onderdeel uitmaakt van de BPKV-criteria?

Antwoord: Dit onderwerp is actueel. Momenteel kijken wij naar mogelijkheden om samenwerking op te nemen als onderdeel van BPKV.

Vraag 21: Kunnen de varianten, die beschouwd zijn bij het vaststellen van het maatregelenvlak en de planning, gedeeld en toegelicht worden?

Antwoord: Bij deze delen wij (staat op Tendered) de gehanteerde uitgangspunten bij het vaststellen van het maatregelvlak. Dat geeft ons inziens voldoende informatie. De ontwerpen van de varianten worden niet verstrekt vanwege het risico dat de markt deze ontwerpen overneemt en daardoor onvoldoende creatieve en innovatieve oplossingen door de marktpartijen worden aangeboden.

Vraag 22: U geeft aan dat er geen referentieontwerp is. Wel worden er varianten genoemd in verschillende documenten. Is deze informatie beschikbaar?

Antwoord: Zie antwoord bij vraag 21.

Vraag 23: Moet MKI/ dubocalc wel worden meegenomen aan de EMVI score? doorgaans weinig verschil in beoordeling. Waarom niet alles in VSE ipv deel in score zoals eisen materieel klasse brandstofverbruik

Antwoord: Wanneer alle inschrijvers een zeer gunstige MKI-waarde leveren dan zal dit bij de beoordeling mogelijk minder onderscheidend zijn, maar wordt wél de doelstelling van de aanbesteder bereikt. In het Marktconsultatiedocument is de vraag gesteld welke mogelijkheden het projectteam van Rijkswaterstaat u kan bieden om onderscheidend te zijn op het gebied van duurzaamheid. We zijn benieuwd naar uw reactie.

Vraag 24: Wordt het koppelvlak (bouwsteen afstandsbediening) beschikbaar gesteld door OG. En wanneer?

Antwoord: Voor de aansluiting op de nieuwe verkeerscentrale wordt gebruik gemaakt van een gespecificeerd koppelvlak dat beschikbaar gesteld wordt door de opdrachtgever bij de aanbesteding.

Vraag 25: Wat is "het verhaal" achter de mijlpalen uit de planning? Waarom moet b.v. de sluis in Q4 2023 opengesteld worden, zeker in relatie tot aanvraag stremming?

Antwoord: Tijdsdruk vanuit de omgeving (watergebonden bedrijven) en politieke wens is bepalend voor de openstelling in Q4 2023. Dat vraagt waarschijnlijk om een aaneengesloten stremmingsduur voor langere periode.

Vraag 26: Moet er gebruik gemaakt worden van bouwstenen voor de IA-oplossing van de sluis?

Antwoord: Ja, er moet gebruik worden gemaakt van bouwstenen, zie ook antwoord bij vraag 28a.

Vragen gesteld na afloop webinar op Tendered:

Vraag 27: Hoe bepaalt u wie u uitnodigt voor de individuele (of eventueel plenaire) sessies als vervolg op de marktconsultatie?

Antwoord: Gezien de omstandigheden in verband met de COVID-19 uitbraak zijn wij erg terughoudend in het houden van een plenaire sessie door middel van een bijeenkomst. Wij zijn voornemens om dan een terugkoppeling te geven via een Webinar waarbij alle deelnemende partijen worden uitgenodigd. De vorm (en mate van interactiviteit) moeten wij nog uitwerken op basis van de antwoorden die wij ontvangen.

Mogelijk zullen we partijen benaderen voor extra toelichting op een gegeven antwoord. Wij zullen tijdig iedere deelnemende partij informeren (met onderbouwing) of wij nog een contactmoment nodig achten.

Vraag 28: Op basis van onderstaande tekst op pagina 20 van het Marktconsultatie informatiedocument:

"In lijn met de IA-sourcingstrategie is de scope IA op 2 punten afgebakend zodat er een stabiele IA-scope is:

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

Hebben wij de volgende vragen:

28a: Er wordt gesproken voor definitief door CIV vastgestelde bouwblokken, maar tijdens de presentatie is ook aangegeven dat deze nog niet geheel gereed zullen zijn. Om een stabiele scope te hebben, is het van belang hier helderheid in te hebben.

- is er bij de aanbesteding duidelijkheid in hoeverre deze gereed zijn en gevolgd moeten worden en in hoeverre niet?

Antwoord: Ja, de aanbesteding wordt gedaan met alleen bouwblokken die volledig gereed zijn.

- Hoe voorkomen we discussie als er verschil van inzicht is tussen aannemer en CIV over de nog niet gereed zijnde deel van de bouwblokken die de aannemer ontwikkeld voor de IA van de sluis?

Antwoord: Dit is niet van toepassing omdat alleen bouwblokken worden toegepast die bij de aanbesteding volledig gereed zijn.

- Wat is uw alternatieve beheersmaatregel als de CIV bouwblokken niet definitief zijn vastgesteld bij aanvang van de aanbesteding?

Antwoord: Dit is niet van toepassing omdat alleen bouwblokken worden toegepast die bij de aanbesteding volledig gereed zijn.

28b: Bestaan de bovengenoemde bouwblokken als beschrijving in tekst?

Antwoord: Ja, bouwblokken zijn beschikbaar in beschrijvende tekst.

28c: Is de aannemer, vanuit de bouwblokken, vrij om zelf een keuze voor een IA-systeem te maken (net als bij tunnels met de LTS) of worden er ook software blokken aangeleverd (zoals nu in ontwikkeling is voor de bruggen)?

Antwoord: Voor de start van de aanbesteding zal duidelijk zijn hoe moet worden omgegaan met IA-systemen in relatie tot bouwblokken.

28d: Is ten tijde van de aanbesteding zekerheid op een vastgesteld bouwblok voor aansluiting op de nieuwe verkeerscentrale?

Antwoord: Voor de aansluiting op de nieuwe verkeerscentrale wordt gebruik gemaakt van een gespecificeerd koppelvlak dat beschikbaar gesteld wordt door de opdrachtgever.

3 Samenvatting respons op vragen aan de markt

In dit hoofdstuk heeft het projectteam de reacties (voorstellen) van de marktpartijen verzameld en samengevat. Dit is eerder op 16 juli 2020 gepresenteerd op hoofdlijnen (via skype). De presentatie hiervan is terug te vinden op Tendersnet.

In dit hoofdstuk is aangegeven welke voorstellen het projectteam in overweging neemt of juist niet. Om voorstellen in overweging te nemen moeten deze ten eerste passen binnen het beleid en de inkoopstrategie. Zo kan om die reden bijvoorbeeld niet worden ingegaan op de wens van een aantal partijen om te werken met een bouwteam of 2 fasen proces. Omstreeks medio december 2020 zal het projectteam een terugkoppeling geven (via een rapportage op Tendersnet) wat het projectteam heeft gedaan met de voorstellen die overwogen worden.

De thema's worden op volgorde van de vragen samengevat zoals beschreven in het "Marktconsultatie informatiedocument - Wilhelminakanaal Sluis II", 13 mei 2020, versienummer 1.0. Voor inzicht in de achtergrond van de thema's wordt verwezen naar dat document.

3.1 Thema 1: Risico's

3.1.1 *Vraag 1.1: Onderzoeken projectgebied voldoende in kaart*

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

De marktpartijen hebben aangegeven dat de uitgevoerde onderzoeken voldoende of minimaal benodigd zijn. Bijna alle antwoorden zijn wel gereserveerd ('aangenomen dat', 'indien geen wijzigingen', 'nog veel onzekerheden', etc.).

Eén marktpartij geeft aan dat het grondonderzoek en het milieuhygiënisch onderzoek onvoldoende is en niet volgens de norm is uitgevoerd. Het beeld van het projectteam is dat het milieuhygiënisch onderzoek voldoende is om een inschrijving te kunnen doen. Refererend aan het geotechnisch onderzoek is voorgesteld om een risico-verdeling Geotechniek (CUR-richtlijn 105) te integreren in het contract. Hierin worden de grenswaarden tussen de opdrachtgever en de opdrachtnemer vastgesteld wanneer het risico overgaat van de ene partij naar de andere. Het projectteam is van mening dat door de aard van het project, de veelal homogene bodemopbouw en onbekendheid met de wijze van uitvoering door een opdrachtnemer er geen meerwaarde wordt gezien in het vaststellen van grenswaarden aanvullend op de risicoverdeling conform de UAV-GC.

3.1.2 *Vraag 1.2: Ontbrekende onderzoeken*

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

Bijna alle partijen benoemen (extra) onderzoeken die niet in het marktconsultatiedocument staan. Hieronder is de lijst van genoemde onderzoeken weergegeven met daarbij de reactie vanuit het projectteam.

- Onderzoek naar de huidige staat van het object en de installaties / 3D-scan sluizencomplex: de relevante toestandsrapporten en as-built gegevens zijn beschikbaar en worden toegevoegd aan de aanbestedingsdocumenten. Het nut

van een 3D-scan (ten behoeve van de aanbesteding) wordt niet gezien door het projectteam.

- PFAS-onderzoek stond niet in Bijlage E: er is uitgebreid (water)bodemonderzoek gedaan waarbij ook naar de aanwezigheid van PFAS is gekeken. Deze worden meegeleverd bij de aanbestedingsdocumenten.
- Proefsleuven K&L: dit lijkt in deze fase van het project niet noodzakelijk (geen onevenredige risico's voor het maken van een aanbidding).
- Historisch onderzoek oude sluisconstructies: er ligt een historisch onderzoek van sluis II. Deze kan worden meegeleverd in de aanbestedingsdocumenten.
- Chroom-6 en zware metalen in huidige conserveringssystemen: hiervoor is onderzoek uitgevoerd en dit wordt meegeleverd bij de aanbestedingsdocumenten.
- Verhardingsonderzoek: er ligt een verhardingsonderzoek. De volledigheid van dit onderzoek wordt nog verder uitgezocht en meegeleverd bij de aanbestedingsdocumenten.
- Onderzoek kolkbodem in verband met verontreiniging: dit lijkt niet noodzakelijk. Er is over grote delen van het areaal waterbodemonderzoek uitgevoerd wat representatief is. Er wordt op dit moment nog uitgezocht of met het reeds uitgevoerde (water)bodemonderzoek het gehele areaal voldoende wordt gedekt of dat nog meer bodemonderzoek noodzakelijk is. Verder bestaat de kolkbodem uit zetstenen (basalt). Dat geeft geen noodzaak tot onderzoek naar verontreiniging.
- Onderzoek IA: de noodzaak voor verder onderzoek op het gebied van IA wordt door het projectteam meegenomen.
- RI&E (Risico Inventarisatie & Evaluatie): Graag benadrukt het projectteam dat er geen ontwerp wordt meegegeven in het contract. De Opdrachtnemer dient een ontwerp op te stellen. Bij de aanbesteding wordt een RI&E ontwerp door de opdrachtgever geleverd. De opdrachtnemer dient deze RI&E ontwerp aan te vullen op basis van zijn ontwerp. Van de bestaande objecten binnen het projectgebied worden object RI&E's opgenomen in het aanbestedingsdossier.
- Digitaal Terrein Meting (DTM): de aanwezigheid van een DTM wordt nog nagevraagd bij Beheerder.

3.1.3 *Vraag 1.3: Ontbrekende risico's*

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?

Er zijn vier risico's benoemd die het projectteam zal overwegen om toe te voegen aan het risicodossier. Dit zijn:

1. Waterdichtheid van het kanaal in relatie tot de nodige aanpassingen die voorzien zijn.
2. De exploitatie en het testteam worden onvoldoende betrokken bij het opstellen van de risicolijst.
3. Risico's op het gebied van cybersecurity en ten aanzien van het voldoen aan de richtlijnen BIO, CSIR (IEC62443) zijn onderbelicht. Het is belangrijk om deze risico's vroegtijdig te benoemen, onder te brengen in het design en mee te nemen in de LCC/TCO voor de komende 100 jaar. Het advies om grote risico's te voorkomen is door 'security by design' als uitgangspunt te nemen.
4. Tijdige aansluiting bediening ten behoeve van bediening op afstand.

3.1.4 *Vraag 1.4: Voorstel gezamenlijk risicomanagement*

Wat vinden jullie vinden van het voorstel voor gezamenlijk risicomanagement?

Uit alle reacties blijkt dat de marktpartijen positief staan tegenover de voorgestelde gezamenlijk aanpak voor risicomanagement. Er worden een aantal suggesties gegeven die het projectteam zal overwegen, te weten:

- De aanbesteder en gegadigde gaan in de tenderfase al in gesprek over mogelijke risico's;
- Er vindt frequent bilateraal overleg plaats tussen de projectverantwoordelijke opdrachtnemer en opdrachtgever over risico's

Daarnaast is nog genoemd om een 2 fasen aanpak te hanteren. Er is al een besluit genomen over de aanbestedingsvorm en een 2 fasen aanpak is in dit project niet van toepassing.

3.2 Thema 2: Duurzaamheid

3.2.1 Vraag 2.1: minimale eisen duurzaamheid

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.*

Over het algemeen reageren de marktpartijen positief op de thema's duurzaamheid. De combinatie van minimum eisen en verdere stimulans door middel van BPKV wordt gezien als een goede stap in de duurzame transitie, mits er een redelijke vergoeding tegenover staat. Het projectteam neemt dit signaal mee in de overwegingen bij het opstellen van de BPKV.

Wat betreft ambitieuze minimumeisen zijn er uiteenlopende reacties ontvangen. Een aantal partijen is in staat zijn om te voldoen aan vergaande eisen op duurzaamheid, maar bij te ambitieuze eisen kunnen juist ook weer een aantal partijen uitgesloten worden. Het projectteam neemt dit signaal mee in de overwegingen om tot goede en redelijke eisen te komen: de ambitie op het gebied van duurzaamheid moet dan terugkomen in de BPKV en niet in de eisen.

De haalbaarheid van een minimale hoeveelheid hergebruik van materialen wordt beïnvloed door planning, staat van het huidige materiaal en technische eisen. Een te ambitieuze eis op dit aspect wordt als risicovol gezien, maar er zijn zeker mogelijkheden (als voorbeelden worden de oude sluiswoning en de remmingswerken genoemd). Wat betreft de haalbaarheid geven marktpartijen aan dat dit niet te ambitieus ingestoken moet worden aangezien de aannemer hier beperkt invloed op heeft. Het projectteam overweegt het hergebruik van materialen deels minimaal te eisen en verder te stimuleren met het oog op haalbaarheid.

Een totaal klimaatneutrale bouwplaats is nog niet haalbaar gezien de beschikbaarheid van materieel in de markt. Wel worden er kansen gezien voor het eisen van 100% groene stroom en zou een klimaatneutrale bouwplaats haalbaar worden als compensatie wordt toegestaan. Het projectteam verkent mogelijkheden om delen van de bouwplaats klimaatneutraal uit te vragen en daarmee de uitstoot op de bouwplaats te minimaliseren. Het projectteam zal de eisen voor "minimaal percentage inzet van emissievrij materieel" en "max MKI/draaiuur van het materieel" nader beschouwen met daarbij een goede balans tussen eisen en BPKV. Ook is het te gebruiken materieel op de bouwplaats onderdeel van de MKI. Tot slot worden mogelijkheden verkent om lokale energieopwekking tijdens de realisatiefase toe te staan en een stroom aansluiting voor materieel mogelijk maken.

De marktpartijen hebben daarnaast de volgende suggesties gegeven die het projectteam gaat overwegen:

- een energiezuinige sluis wordt als haalbaar gezien en er worden kansen voor een energie neutrale sluis genoemd;
- circulaire sluis: werk met LCC en LCA; en
- integratie van smart maintenance in het ontwerp belonen.

3.2.2 *Vraag 2.2: benodigde ruimte voor duurzaamheid in aanbesteding*
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?

De marktpartijen vragen om een duidelijke en ruime speelruimte om zo optimaal invulling te geven aan de doelstellingen van de opdrachtgever. Functionele eisen en inzicht in de vastheid en herkomst van eisen kunnen hierbij helpen. Tevens is gespreksruimte tijdens dialoog wenselijk ten behoeve van voorstellen tot afwijken van bepaalde richtlijnen (zoals de ROK en de Sluizenstandaard). Deze gespreksruimte wordt als onmisbaar gezien omdat RWS richtlijnen mogelijk beperkend kunnen werken. Daarnaast dienen de ambities in lijn te zijn met de ambitieuze planning en dient de opdrachtgever bereid te zijn om een redelijke beloning tegenover het invullen van de duurzaamheidsdoelstelling te stellen.

Het projectteam neemt de volgende suggesties mee in overweging:

- mogelijkheden voor een duurzame uitvoering door lokale energieopwekking toe te staan;
- ruimte in de dialoog geven om de relatie tussen eisen, richtlijnen en duurzame maatregelen te bespreken;
- inzetten op heldere en duidelijke doelstellingen en kaders in de BPKV; en
- nagaan of de duurzaamheidsdoelen aansluiten en waarde opleveren voor het meerjarig onderhoud (verlagen LCC).

Diverse marktpartijen geven aan dat de duurzaamheidsambities moeten passen binnen de kaders van het project zoals de planning en het beschikbare budget. Dit signaal neemt het projectteam mee in de verdere uitwerking van de duurzaamheidsambities.

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

Marktpartijen vragen om ook de totale kwaliteitswaarde in ogenschouw te nemen en deze op een ambitieus niveau (60%) te leggen om onderscheidend te zijn. Daarnaast zijn SMART omschreven doelstellingen van belang, zodat opdrachtnemers in kunnen zetten op de juiste duurzaamheidsaspecten. Een combinatie van kwantitatieve (MKI) en kwalitatieve criteria wordt voorgesteld. Voor kwalitatieve criteria wordt gevraagd om aandacht te geven aan de gehele levensduur van het object (beperkt onderhoud en verlenging van levensduur) en hergebruik van bestaande objecten en de nieuwe objecten na einde levensduur.

Het projectteam gaat:

- de juiste kwaliteitswaarde verkennen zodat de marktpartijen hierin onderscheidend kunnen zijn om de duurzaamheidsambities waar te kunnen maken;
- verkennen wat een geschikte combinatie is van SMART kwantitatieve en kwalitatieve criteria; en
- criteria verkennen met betrekking tot de gehele levensduur van het object en hergebruik van vrijkomende materialen (tijdens de realisatie en na einde levensduur).

Omdat het projectteam zich bewust is van de tegenstrijdigheid tussen innovaties en een "strakke" planning, is het projectteam voorzichtig met innovaties die nog in de

kinderschoenen staan. Voorstellen om in de BPKV een innovatie proeftuin op te nemen, worden daarom niet in overweging genomen.

3.2.4 *Vraag 2.4: optimale LCC*

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 levensduurkosten?

Op een aantal punten zijn de marktpartijen verdeeld over de nut en noodzaak van LCC in EMVI, zoals:

- IA complexiteit bepaalt LCC kansen (minder componenten = lagere LCC);
- indien de LCC beschouwing louter een EMVI criterium is, dan bestaat er gereede kans dat er niet realistische aannames worden gedaan ten behoeve van de EMVI korting;
- de beheer- en exploitatiekosten van dit type objecten blijkt in de regel dermate laag dat de laagste LCC wordt bereikt door te streven naar zo laag mogelijke aanlegkosten; en
- combineer dit criterium binnen duurzaamheid conform bijlage B. Stel een budget vast waarvan zowel opdrachtnemer als opdrachtgever profiteren bij optimalisaties t.a.v. LCC.

Marktpartijen zien materiaalgebruik en installaties als de belangrijkste onderdelen die de LCC kunnen beïnvloeden. De volgende aandachtspunten worden hierbij gegeven:

- de kosten voor het behoud van het systeem gedurende de levensduur van een sluis zitten vooral in de technische installatie. Een zorgvuldige afweging aan de eisen die hieraan gesteld worden, is de basis om deze kosten te minimaliseren;
- op het gebied van het bewegingswerk en energieverbruik is winst te behalen;
- inzicht in de real-time prestaties van de sluis (afgezet tegen de verwachte prestaties) heeft een gunstig effect op de LCC;
- keuzes van toe te passen nieuwe en/of hergebruikte materialen vrijlaten aan de markt;
- vanuit E/IA domein is het zeer relevant om materialen en systemen te gebruiken die in de fase onderhoud en beheer weinig tot geen functieverlies leiden, zodat de CO2 reductie van onderhoudsintervallen afneemt, denk aan vervoer, materiaal en (ongepande) niet beschikbaarheid van het object.

Het projectteam neemt het volgende in overweging:

- LCC niet als apart criterium in de BPKV maar het effect op de LCC opnemen in de onderbouwing van de maatregelen uit het Plan van Aanpak duurzaamheid. We bekijken daarom de mogelijkheden om LCC als te beschouwen effect bij BPKV-plan duurzaamheid.
- Vanuit de gedachte van een zo laag mogelijke LCC overweegt het projectteam om aan te sturen op de toepassing van zo min mogelijk componenten.

3.2.5 *Vraag 2.5: Stikstof en voorschrijven van Stage IV materieel*

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?

De marktpartijen reageren overwegend positief over het voorschrijven van stage IV materieel. Het voorschrijven van schoner materieel creëert namelijk een hogere vraag naar schoner materieel en zal de markt daarin doen vergroten. Op langer termijn zal dit de beschikbaarheid van stage IV materieel verbeteren. Wel worden er kanttekeningen geplaatst voor de korte termijn, namelijk:

- het voorschrijven van stage IV materieel lijkt realistisch voor mobiele werktuigen, maar niet realistisch voor heistellingen diep wandkaan/machines en kranen van

100ton, onder meer vanwege lange afschrijvingstermijnen van dit materieel in relatie tot de verwachte aanvangsperiode van de bouwfase; en

- onzeker of het voorschrijven van stage IV realistisch is voor wat betreft de voortstuwing van drijvende vaartuigen.

De marktpartijen hebben diverse voorstellen aangedragen, te weten:

- het hanteren van een percentage van in te zetten stage IV materieel;
- vrijheid geven aan de markt om materieel met klasse < stage IV te compenseren met de inzet van materieel met klasse > stage IV (bijvoorbeeld inzet van stage V materieel);
- de markt de vrijheid te geven om te compenseren met geëlektrificeerd materieel op andere onderdelen ter compensatie van de lagere klasse;
- een mogelijke toepassing van nieuwe schone materieelstukken kan versneld worden door op het project pilots te faciliteren en bijvoorbeeld waterstof toepassingen toe te staan; en
- een mogelijke optie om met een 'beloning' te werken: in de realisatiefase voor aanvang van een materieelstuk gezamenlijk vaststellen of deze aan de 'kaders' voldoet en daar een tegemoetkoming tegenover stellen.

Bij het opstellen van de eis, dient rekening te worden gehouden met het risico dat teveel voorschrijven van stage IV materieel kan leiden tot vertraging in de planning omdat het materieel niet of onvoldoende beschikbaar is. Met name groot materieel is beperkt te verkrijgen in klasse IV en indien beschikbaar, dan dient dit vroegtijdig al gereserveerd te worden.

Het doel van de inzet van stage IV materieel is om te voldoen aan de vergunningseisen voor wat betreft de maximale stikstof uitstoot tijdens de realisatiefase. Het projectteam gaat verder na hoe in het contract eisen kunnen worden opgenomen dat de totale uitstootnorm niet wordt overschreden. Daarbij nemen we de gegeven voorstellen van de marktpartijen in overweging.

3.3 Thema 3: Innovaties

Rijkswaterstaat is doorlopend op zoek naar innovaties die een bijdrage kunnen leveren aan onze maatschappelijke doelstellingen zoals klimaat neutrale netwerken, duurzaam, en circulaire infrastructuur en industriële automatisering. We richten ons primaire proces zo in dat de markt wordt verleid relevante innovaties aan te bieden. Dat doen we bijvoorbeeld door in marktconsultaties naar innovaties te vragen en gunstige randvoorwaarden te creëren in het inkoopproces. Zo geven we samen meer ruimte aan innovaties op weg naar een vitale sector en de maatschappelijke opgave. In het kader hiervan zijn aan de marktpartijen de drie onderstaande vragen gesteld:

- *Vraag 3.1: Kunt u aangeven hoe Rijkswaterstaat innovaties van diverse partijen binnen het project kan laten realiseren?*
- *Vraag 3.2: Kunt u aangeven hoe Rijkswaterstaat de randvoorwaarden zodanig kan maken dat innovaties niet worden belemmerd? Een voorbeeld hiervan is het maatregelvlak (zie bijlage D): Welke ruimte (maatregelvlak) is nodig voor de marktpartijen zodat er voldoende mogelijkheden zijn om te onderscheiden en te innoveren?*
- *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?*

De reacties op bovenstaande vragen zijn niet alleen door het projectteam bekeken: de uitwerking van de reacties zijn namelijk verwerkt door de afdeling Innovatie & Markt van Rijkswaterstaat. Hiervoor is gekozen omdat dit onderwerp ook een sterk projectoverstijgend belang heeft. Er is specifiek gekeken naar:

- de aspecten die nader onderzocht kunnen worden in de contractvoorbereidingsfase; en
- aanvullende processtappen die aan de aanbestedingsfase- en realisatiefase toegevoegd kunnen worden.

Het uitgangspunt bij onderstaande adviezen is dat deze de doorlooptijd van het project niet mogen verlengen.

Contractvoorbereiding:

In de contractvoorbereidingsfase wordt door de marktpartijen geadviseerd het volgende te onderzoeken:

- Op welke disciplines ziet het projectteam een toegevoegde waarde (industriële automatisering, civiel etc.)?;
- Wat zijn de raakvlakken tussen deze disciplines en de uitvraag van duurzaamheid (bijv. discipline civiel heeft een raakvlak met de duurzaamheidsdoelstelling van CO2 reductie)?;
- Geef aan welke eisen (specifiek van ROK) eventueel een beperkende werking hebben voor innovaties op de gevraagde discipline en duurzaamheidsdoelstelling.
- Is het mogelijk om de aanpak (om te komen tot een innovatie en het ontwikkelen ervan) te waarderen in het BPKV-plan;
 - Zo ja, dan volgt de uitwerking van de uitvraag.
 - Zo niet, is het dan mogelijk om innovaties als kansendossier uit te vragen?
- Is het mogelijk om de prijscomponent van de innovatie als stelpost op te nemen, of als kostenpost buiten de inschrijfprijs?
- Ga na wat welke kansen er zijn om innovaties toe te passen door gebruik te maken van licenties van de innovatievoorstellen van concurrenten. Hoe kunnen we partijen helpen deze licenties te verkrijgen? Marktpartijen hebben belang bij opschaling van hun innovaties. Deze kunnen verenigd worden met de projectbelangen en de belangen van de opdrachtnemer.

Aanbestedingsfase

In de aanbestedingsfase wordt door de marktpartijen geadviseerd de volgende onderdelen toe te voegen:

- In de dialoogfase wordt een dialoog/individueel gesprek toegespitst op het toepassen van potentiële innovaties in lijn met de projectdoelen. Experts van o.a. de afdeling Innovatie en Markt ondersteunen het projectteam en de beheerder hierbij. Het gesprek wordt besteed aan:
 - de innovatievoorstellen die de partij heeft;
 - het toetsen van de haalbaarheid en voordelen die innovatie heeft;
 - wat de bijdrage is aan de duurzaamheids- of projectdoelstelling;
 - wat de consequentie is in tijd en geld;
 - welke condities nodig zijn voor toepassing; en
 - welke mogelijkheden er zijn voor opschaling na succesvolle toepassing.
- Aanpak van innovatie en ontwikkeling ervan wordt uitgewerkt in BPKV criteria, of het innovatievoorstel wordt opgenomen in het kansendossier.

Noot: Gelet op de fase waar het project zich nu in bevindt, lijkt het logisch dat innovaties die al verder zijn ontwikkeld kansrijker zijn omdat deze met een lager risicoprofiel kunnen worden meegenomen.

Realisatiefase

In de realisatiefase (na gunning) wordt door de marktpartijen geadviseerd de volgende onderdelen toe te voegen:

- De winnende partij draagt los van de aanbesteding een plan aan om (relevante) innovaties, bijvoorbeeld in een proeftuin, te betrekken bij het project. De opdrachtgever keurt en faciliteert mits aan randvoorwaarden van bijvoorbeeld constructieve veiligheid is voldaan.
- De mogelijkheid dat de winnende partij in onderhandeling gaat met verliezende partijen die innovaties hebben aangeboden die de opdrachtgever als kansrijk ziet. Partijen sluiten onderling overeenkomsten af, maar de opdrachtgever wordt meegenomen in consequenties voor veiligheid, tijd, geld en risico's.
- Aspecten als licenties en een passend businessmodel voor partijen met relevantie innovatievoorstellen worden in deze fase samen met Rijkswaterstaat (afdeling Innovatie en Markt) uitgewerkt.

Het projectteam gaat de bovenstaande adviezen overwegen om al dan niet mee te nemen in de voorbereidingen van de aanbesteding.

3.4

Thema 4: BPKV

3.4.1

Vraag 4.1: BPKV criteria

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?

De reacties zijn over het algemeen positief over de voorgestelde criteria. Een veelgenoemd criterium om toe te voegen is samenwerking. Dit criterium wordt door zes respondenten genoemd. Het projectteam onderkent de relatie tussen goede samenwerking (tussen opdrachtgever-opdrachtnemer, maar ook met onderaannemers, beheerder, etc.) en het vergroten van het projectsucces. Het projectteam overweegt om samenwerking toe te voegen aan de BPKV.

Naast samenwerking is planning een veelgenoemd onderwerp om toe te voegen aan de BPKV criteria. Zeker omdat een van de projectdoelstellingen de datum van openstelling betreft. Het projectteam onderzoekt hoe planning kan worden

toegevoegd als criterium. Hierbij houdt het projectteam er rekening mee met dat de nadruk komt te liggen op de robuustheid en betrouwbaarheid van de planning (om de contractuele mijlpaal te halen). Het gaat er hierbij niet zozeer om om te versnellen omdat dit mogelijk onveilige situaties kan opleveren doordat marktpartijen inschrijven met moeilijk haalbare planningen. Een betrouwbare planning is daarnaast ook van groot belang om de aangevraagde stremmingperiodes optimaal te benutten.

Veiligheid is ook benoemd als mogelijk BPKV criterium. Het projectteam zal dit niet overwegen. Veiligheid is een randvoorwaarde en eis en niet onderhandelbaar.

Tot slot is systems engineering als mogelijk criterium genoemd in combinatie met interdisciplinair plannings- en raakvlakkenmanagement. Het projectteam ziet dit niet als een apart BPKV criterium. Wel ziet het projectteam dit als een onderwerp dat in andere criteria ondergebracht kan worden. Zoals bijvoorbeeld raakvlakmanagement tussen IA en civiel.

3.4.2 *Vraag 4.2: in te dienen documenten*

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

Ook bij dit onderwerp zijn er divers uiteenlopende reacties ontvangen. Een aantal reacties zijn (helaas) tegenstrijdig met het beleid van Rijkswaterstaat en kan het projectteam niet in overweging nemen. Voorbeelden hiervan zijn:

- het hanteren van grotere verschillen tussen opeenvolgende kwaliteitsniveaus;
- de plannen van gegadigden tegen elkaar afwegen;
- het kenbaar maken van het beoordelingsteam;
- geen beperking van het aantal pagina's tekst (overigens kunnen we wel meer vrijheid geven in pagina's met afbeeldingen en dergelijke);
- het vragen naar bewijslast op basis van persoonlijke expertise in plaats van projectreferenties;
- het toevoegen van mogelijkheden om videobeelden en vlogs op te nemen in de inschrijving, wel kunnen de inschrijvers tijdens de dialoofase videobeelden gebruiken; en
- de mogelijkheid tot het geven van een toelichting op de aanbidding, wel krijgen inschrijvers tijdens de dialoofase hier gelegenheid toe.

Conform het advies van de marktpartijen worden concrete (SMART) doelstellingen opgenomen bij de BPKV criteria en het projectteam overweegt het onderscheid in kwaliteitsniveaus te bevorderen (meer onderscheid).

3.4.3 *Vraag 4.3: onderwerp voor trechtering*

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?

Er zijn door de respondenten veel uiteenlopende onderwerpen genoemd die als onderwerp kunnen dienen voor het trechteringsdocument, zoals:

- planning;
- omgeving;
- ia-systemen;
- bouw- of faseringsplan;
- analyse en doorgronding project;
- samenwerking;

- innovatie;
- risicobeheersing;
- LCC;
- betrouwbaarheid ontwerp en bouwproces;
- circulariteit;
- integraal ontwerpen op basis van systems engineering; en
- visie en strategie bouwhinder.

De reacties zijn dus divers en hierin is geen eenduidige lijn. Bij andere vragen in de marktconsultatie wordt overigens wel meerdere keren aangegeven dat het behalen van de planning een goed onderwerp kan zijn voor trechteringsfase. De bovengenoemde onderwerpen worden door het projectteam in overweging genomen bij het vaststellen van het onderwerp voor het trechteringsdocument.

3.4.4 *Vraag 4.4: trechteringsdocument*

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?

De reacties zijn bij dit onderwerp divers. Een van de reacties is het achterwegen laten van de trechtering, en in plaats daarvan een "reguliere" selectie. Dit voorstel is gedaan omdat de doorlooptijd van het beoogde tendertraject te ambitieus wordt geacht en zonder trechtering meer tijd beschikbaar is voor de tender. Het projectteam zal de planning van de aanbestedingsfase nogmaals goed analyseren op haalbaarheid. De methode (trechtering) zal ongewijzigd blijven. Ook is het idee voorgesteld om in de trechteringsfase een optie voor dialooggesprek te bieden. Dat past echter niet in de procedure en vraagt onnodig hoge transactiekosten. Het projectteam zal daarom dit idee niet in overweging nemen.

Benoemde punten die het projectteam in overweging neemt zijn:

- de inschrijver drie voorgeschreven risico's aanbieden waaruit de inschrijver twee risico's kan kiezen om verder uit te werken;
- het organiseren van een gezamenlijk locatiebezoek onder leiding van de opdrachtgever, bij voorkeur met de beheerders;
- de aantoonbaarheid van ervaringen met BPKV criteria door middel van referenties;
- referentie-documenten en projecten onderdeel uit laten maken van het trechteringsdocument;
- onderscheid maken door de omvang van het plan te minimaliseren zodat er maximaal onderscheid is tussen partijen op aanpak en aangeboden maatregelen;
- duidelijk contractuele afbakening van de ontwerp-, innovatie- en creatieve vrijheid;
- ruimte geven voor kansen ten aanzien van het project en in relatie tot projectdoelstellingen; en
- een visiedocument dat ingaat op de top 3 risico's waaronder het niet tijdig openstellen van de sluis en hinder naar de omgeving en vaarweggebruikers.

3.4.5 *Vraag 4.5: opmerkingen en suggesties BPKV*

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

Meerdere malen is genoemd het toepassen van een twee fasen aanbesteding. Het projectteam heeft dit in een eerder stadium van de planuitwerking in overweging genomen en het besluit is genomen om een D&C contract toe te passen, conform het

beleid van Rijkswaterstaat. Daarnaast worden de volgende punten genoemd door de respondenten die het projectteam niet in overweging kan nemen:

- de kwaliteitswaarde van de BPKV in totaal op 80% op te waarderen, zodat de prijs minder relevant wordt maar wel meeweegt;
- het trechteringsproces te beperken tot drie partijen in plaats van de nu voorziene vier partijen;
- hanteer zowel voor het doorlopen van de trechteringsfase als voor de tenderfase een passende en realistische inschrijfvergoeding (noot vanuit het projectteam: voor de trechteringsfase wordt geen vergoeding gegeven, maar er is wel een vergoeding voor de vier partijen die deelnemen aan de dialogen en een inschrijving doen).

Conform het advies van de marktpartijen hanteert het projectteam een strikte beoordeling van BPKV conform de uitvraag en aan de hand van een toetskader.

Tot slot zijn de volgende aandachtspunten gegeven door de marktpartijen die het projectteam in overweging neemt:

- let op de raakvlakken en overlap tussen de BPKV criteria;
- circulaire voordelen kunnen leiden tot een verslechtering van de MKI-score;
- level playing field: geef duidelijkheid over de toegestane rol van partijen die aan de zijde van Rijkswaterstaat betrokken zijn bij de voorbereidingsfase en overweeg dan de beschikbaarstelling van het referentie-ontwerp; en

3.5 Thema 5: Planning

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?

Vier partijen geven aan dat de beoogde engineeringstijd (driekwart jaar) te kort is. Andere partijen vinden deze juist weer realistisch of hebben daar geen opmerkingen op. Daarnaast geeft een aantal partijen aan dat de doorlooptijd van de tenderfase te kort is. Het risico hierbij (bij een te korte doorlooptijd van de tenderfase) is dat marktpartijen onvoldoende het werk, de eisen en bijhorende planning kan doorgronden. Hierdoor kunnen verkeerde aannames ontstaan. Voor wat betreft de uitvoeringsperiode is er meer eensgezindheid in de reacties, deze zou namelijk te kort zijn en erg ambitieus. Minimaal een uitvoeringsperiode van 1,5 jaar lijkt benodigd, ook gezien de complexiteit van IA en de daarbij horende testfase.

Verder vragen diverse partijen zich af of een zo snel mogelijk ingebruikname de doelstelling is of zekerheid en tijdige communicatie over de planning. Met name het laatste is belangrijker voor de logistieke sector. Het projectteam stuurt daarom op een realistische en haalbare planning. Doelstelling van het projectteam is een eenduidige datum van openstelling en we onderzoeken om in de BPKV inschrijvende partijen te vragen om een robuuste planning in te dienen die zekerheid geeft.

De volgende suggesties en tips zijn nog benoemd die het projectteam in overweging neemt:

- maatregelvlak vergroten naar het oosten zodat er meer ontwerpruimte ontstaat zodat de nieuwe sluis geen fysieke beperkingen heeft van de huidige sluis (onder andere positionering sluishoofden). Dit komt de uitvoeringsperiode ten goede;
- om de ambitieuze planning te halen is een nauwe samenwerking (om tot een definitief ontwerp te komen) tussen het ontwerpteam van de opdrachtnemer en het reviewteam van de opdrachtgever noodzakelijk;

- omdat de planning erg ambitieus is, is het advies om terughoudend te zijn met het implementeren van innovaties. Innovaties brengen vaak het risico met zich mee dat die niet passen binnen de planning of een verhoogd risico introduceren dat de planning wordt overschreden.

Tot slot is de suggestie gegeven om de mijlpaal "ingebruikname" tegelijk te starten met 1 jaar onderhoud zodat de overdracht eerder plaats kan vinden. Het projectteam zal deze suggestie niet in overweging nemen. De planning is juist erop gericht om de mijlpaal "ingebruikname" tijdig te realiseren. De gegeven suggestie resulteert niet in een eerdere ingebruikname. Daarnaast is het de wens van de beheerder om de onderhoudsperiode te starten na een (nog nader te bepalen) storingsvrije periode. Dit zodat er voldoende tijd is om de eventuele kinderziekten te verhelpen.

3.6

Thema 6: Stremming

3.6.1

Vraag 6.1: Stremming aanvragen door opdrachtgever

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 de opdrachtgever vooraf aan de gunning de stremming aanvraagt?

De aanbestedingsstrategie is erop gericht om de marktpartijen zoveel mogelijk vrijheid te geven in de bouwmethode (ten behoeve van een efficiënte bouwtijd) en ze hierin uit te dagen om zelf tot een oplossing en uitvoeringsmethode te komen. Het algemeen beeld (aangegeven door een grote meerderheid van de marktpartijen) is ook dat de stremming het beste kan worden aangevraagd door de opdrachtnemer. Dit omdat de uitvoeringsmethode en innovaties de stremmingsperiode bepalen en daar willen de marktpartijen zich niet in beperkt voelen. Dit laats genoemde past ook goed bij de aanbestedingsstrategie. De gegeven suggesties en tips leiden ertoe dat het projectteam overweegt om de stremmingsaanvraag bij de toekomstige opdrachtnemer neer te leggen. Slechts één marktpartij geeft aan dat het wenselijk is dat de opdrachtgever de stremming van te voren aanvraagt.

Een aantal aandachtspunten die zijn genoemd en het projectteam in overweging neemt zijn:

- als de ontwerpwerkzaamheden gesplitst kunnen worden is er meer ruimte om de verschillende ontwerpen uit te werken zonder impact op de overall planning en vergunningsaanvraag;
- het projectteam kan het aanvraagproces "informeler" maken door nu al in gesprek te gaan met de vergunningsverlener en belanghebbenden;
- rekening houden met onverhoopte vertragingen in het project die leiden tot een nieuwe stremmingsaanvraag, waardoor de aanvraagduur op het kritieke pad komt;
- indien een integraal ontwerp vereist is bij de vergunningaanvraag, kan stremming feitelijk pas laat in de engineeringsfase aangevraagd worden (in dat geval korter dan 52 weken). Voor zover bekend is dit (indien van integraal ontwerp) niet nodig, dus zou de aanvraag al eerder in de engineeringsfase kunnen plaatsvinden.

3.6.2

Vraag 6.2: Stremmingsduur

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

Vanuit het projectteam is bedacht dat er een relatief lange stremmingsduur van toepassing kan zijn (aantal maanden). Een overgoot deel van de watergebonden bedrijven bij Tilburg hebben namelijk hun voorkeur uitgesproken voor een langere

stremming als daarmee de bouwtijd kan worden verkort. Daarnaast is vanuit het projectteam de gedachte dat een langere stremmingsduur positief bijdraagt aan een veilige bouwplaats.

De marktpartijen geven aan dat de benodigde stremming afhankelijk is van de gekozen oplossing en uitvoeringsmethode. Vier marktpartijen hebben stremmingsduren (indicatief) aangegeven, te weten:

- 10 tot 15 dagen;
- 2x 7 dagen tot 3x 9 dagen;
- 12 – 15 weken; en
- 13 – 16 weken.

De verschillende reacties geven aan dat de benodigde stremmingsduur afhankelijk is van de gekozen bouwmethode en ontwerp. De bovenstaande variatie geeft een onderbouwing dat het beste is als de marktpartij de stremming aanvraagt.

3.6.3

Vraag 6.3: Risico's aanvraag stremmingsduur

Welke risico's ziet u als de aanvraag van een stremmingsperiode bij de opdrachtnemer wordt belegd? Idem bij de opdrachtgever? En heeft u suggesties om de risico's te minimaliseren en te beheersen?

De risico's die marktpartijen zien (en het projectteam verweegt om toe te voegen aan het risicodossier) zijn:

- indien de opdrachtgever de stremming aanvraagt, kan de planning van de opdrachtnemer inefficiënt worden, omdat de beschikbare tijdslots niet in lijn is met de werkmethode en ontwerp van opdrachtnemer. Gevolg is dat de opdrachtnemer zich niet kan committeren aan de mijlpaal en daardoor een contractuele discussie ontstaat;
- eventuele vertragingen bij de gunning zorgen voor vertragingen van het aanvragen van de stremmingsperiode door de opdrachtnemer. Tijd gaat verloren tijdens de start van de realisatie, want voorbereidingstijd is in de huidige planning al krap en kan niet teruggewonnen worden;
- indien de opdrachtnemer stremming aanvraagt, kan de aangevraagde stremming te kort zijn, omdat aannemers opportunistisch zijn. Een beheersmaatregel om dit risico te minimaliseren is door voldoende robuustheid van de planning van marktpartijen te vragen, en eventueel te voorzien in een buffer in de stremmingsperiode;
- de opdrachtnemer kan een extreem lange stremmingsduur aanvragen met als risico dat deze niet toegekend wordt en er een contractuele discussie ontstaat; en
- de aangevraagde stremming kan samenvallen met andere stremmingen (van andere projecten), waardoor deze niet wordt goedgekeurd.

Bovenstaande risico's onderbouwen grotendeels de overweging om de stremmingsaanvraag door de opdrachtnemer te laten uitvoeren. De volgende suggesties zijn gegeven door de marktpartijen die het projectteam in overweging neemt:

- de voorwaarden en/of voorschriften voor het (tijdig) verkrijgen van de benodigde stremming dienen in de tenderfase helder en eenduidig te zijn voor de aanvrager;
- de stremmingsaanvraag gezamenlijk doorlopen met de vaarwegbeheerder en belanghebbenden. Hierdoor zou de aanvraag minder formeel kunnen en de doorlooptijd verkort kunnen worden;
- planning en fasering inclusief stremmingen kunnen onderdeel uitmaken van BKPV uitvraag zodat direct na gunning de stremmingen in lijn met de ingediende

planning op tijd aangevraagd kunnen. Dit heeft een groot nadeel, de inschrijvende partijen hebben hoge tenderkosten;

- De opdrachtgever stelt een indicatieve planning op en geeft tijdvakken voor stremmingen mee die vooraf zijn besproken met de vergunningverlener;
- maximale stremmingsduur meegeven in contract;
- robuustheid van planning (en stremming) opnemen als BPKV; en
- tip vanuit IA: goede focus op IA van belang om het risico op uitloop van werkzaamheden en testen tijdens een stremming te verminderen.

3.7 Thema 7: IA

3.7.1 Vraag 7.1: IA V-model en complexiteit

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

De reacties geven aan dat het een goed verduidelijkend beeld geeft. Echter, er is aangegeven dat er geen duidelijk verband is tussen V-model en complexiteit IA. Verder wordt aangegeven dat er bewustzijn is van de complexiteit rondom IA en de bijbehorende documentatie die daarbij hoort. Het helpt om details rondom IA vooraf goed vast te leggen en vooraf een duidelijke verwachting hierover naar elkaar uit te spreken. Op basis van praktijkervaringen is het zinvol om iedere eis volledig met elkaar (opdrachtgever-opdrachtnemer) te doorleven, te bepalen tot op welke detailniveau eisen afgeleid worden, op welke wijze de eisen aangetoond worden en ook overeenstemming te bereiken over de oplossingsrichting. De verschillende faseringen uit de V werken daarin van grof naar fijn (dus hierin helpt de V).

Een aandachtspunt is: als het V-model los wordt gezien van een integraal ontwerp en realisatie traject (SE), lost het niets op. Dan bestaat er een grote kans dat het V-model wordt gezien (door de niet IA partijen) als een theoretisch model voor de IA werkzaamheden, waar zij verder geen betrokkenheid bij hebben.

Voor wat betreft bouwblokken worden de volgende punten meegegeven:

- Impact van het toepassen bouwblokken is niet duidelijk in het schema;
- Bij de door CIV vastgestelde bouwblokken is het van belang om functioneel te specificeren wat er nodig binnen een aantal kaders. Hou hierbij de mogelijkheid open om met standaardproducten van leveranciers te kunnen werken. Op dit niveau zit ook de innovatie;
- Bouwstenen die zich nog niet bewezen hebben in de praktijk, vormen een groot risico.

Het projectteam zal bovenstaande reacties van de marktpartijen mee in overweging nemen om te komen tot een definitieve IA aanpak.

3.7.2 Vraag 7.2: V-model en administratieve lasten

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)?

Voor verschillende marktpartijen is dit wel de bekende werkwijze. De marktpartijen geven aan dat de voorgestelde werkwijze duidelijk een aantal voordelen geeft, te weten:

- toegevoegde waarde is wel het gecontroleerd voorspelbaar resultaat wat erg belangrijk is omdat IA uiteindelijk erg zwaar weegt op de integrale werking van het eindresultaat;
- mits goed aangepakt gaat deze aanpak een voordeel opleveren in de realisatie- en testfase en zorgt deze aanpak voor een goed gevalideerde en geverifieerde oplossing;
- het grootste voordeel van deze methodiek is dat eisen snel en regelmatig met de klant worden gevalideerd (faaldefinities, SMART maken van eisen, correct afstemmen van verwachtingen); en

- op deze overgangen wordt de integraliteit van specificatie, ontwerp en realisatie bewaakt en geverifieerd en gevalideerd. Wel is belangrijk dat de werkwijze van het consortium dit op de juiste wijze ondersteunt en borgt.

Enkele partijen geven aan dat de administratieve last hoog is. Het projectteam zal de balans tussen administratieve last en de beoogde voordelen overwegen. Opmerkingen met signaal hoge administratieve last:

- wat opvalt is dat beheersing gezocht wordt in papierwerk;
- er worden verhoudingsgewijs veel documenten gevraagd ten opzichte van de daadwerkelijk gevraagde techniek;
- de gevraagde documenten in het V-model passen niet met de SE-methodiek waarbij de samenhang tussen systeemdecompositie met functionele decompositie van belang is;
- de hoeveelheid gevraagde documenten zorgt er juist voor dat het complexer gemaakt wordt. De focus wordt nu gelegd in de complexiteit en het beheersen van de documenten stroom, in plaats van de focus op het leveren van de gevraagde functionaliteit.

Vanuit andere partijen is echter ook ervaring en acceptatie met de administratieve last:

- ervaring is dat het gevraagde level of detail een administratieve last met zich meebrengt die niet onevenredig is;
- zolang er bij het afsluiten van een ontwerpfase (VO, DO en UO) pragmatisch wordt omgegaan met de eisen aan een SDR, PDR en CDR zijn de administratieve lasten in lijn met de verwachtingen;
- acceptatie-, toets en bijwonenpunten zorgen ten opzichte van de huidige werkwijzen bij onze tunnels tot meer administratieve last en een doorlooptijd van het ontwerp- en testproces.

Door enkele marktpartijen wordt aangegeven dat de voorgestelde aanpak tot mogelijk relatief hoge kosten kan leiden ten opzichte van de directe bouwkosten. De verschillende opmerkingen over de administratieve last zal het projectteam analyseren en meenemen in de verdere uitwerking.

Tot slot wordt door een aantal partijen de volgende aandachtspunten gegeven die het projectteam niet in overweging zal nemen (gezien de gekozen contractvorm D&C):

- de mogelijkheid bieden dat na het VO een soort herijking van de prijs plaatsvindt; en
- doorloop minimaal tot de DO-fase het ontwerpproces gezamenlijk en laat op basis van het ontwerp de uiteindelijke prijs bepalen.

3.7.3

Vraag 7.3: V-model en signalering knelpunten

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

Het overgrote deel van de reacties geeft aan dat de knelpunten met deze methodiek eerder zichtbaar worden. Echter één marktpartij geeft aan dat de hoeveelheid documenten er niet voor zorgt dat knelpunten binnen IA eerder kenbaar worden. Er wordt door deze partij aangegeven dat deze methodiek er juist voor zorgt dat raakvlakken en integraliteit vanuit de functionele en systeemdecompositie helder worden, waardoor impliciet knelpunten zichtbaar worden.

Verder wordt door één marktpartij aangegeven dat de mate van diepgang tijdens de voorontwerpfase een aandachtspunt is. Mits er 'slechts' op hoofdlijnen helder hoeft te

zijn hoe aan de CE-markering voldaan gaat worden en niet alles uitgewerkt hoeft te zijn, dan is deze fase qua planning haalbaar. Anders wordt dit een grote uitdaging.

Het projectteam zal de gevraagde diepgang in de voorontwerpfase opnieuw onder de loep nemen. Indien nodig of onduidelijk zal het projectteam de gevraagd diepgang verder specificeren.

3.7.4 *Vraag 7.4: V-model en grip op risico's*

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

De meeste marktpartijen geven aan dat er met deze methode meer grip is op de IA-gerelateerde risico's. Eén marktpartij geeft juist het tegenovergestelde aan, namelijk dat je met deze methode minder grip hebt op de IA-risico's omdat het bewaken van het overzicht van raakvlakken en integraliteit over deze hoeveelheid van documenten juist een extra risico met zich mee brengt.

Een goede grip op de IA risico's hangt ook samen met:

- Beschikbaarheid van kwalitatief voldoende opgeleid personeel, dat geldt ook voor de toetsers die SCB uitvoeren; en
- Dat een ervaren projectteam SE op een gedegen wijze inricht en uitvoert.

Tot slot wordt de tip meegegeven dat er goed gebruik gemaakt kan worden van evaluaties vanuit vergelijkbare trajecten. Hierbij zijn onder andere genoemd de werkwijzen van A9 Gaasperdammerweg en de A24 Blankenburgverbinding.

3.7.5 *Vraag 7.5: V-model en grip op risico's*

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

De marktpartijen geven diverse mogelijke toevoegingen of aanpassingen aan het model. Deze zijn samengevat in de vier onderstaande punten:

1. Ten eerste wordt er aandacht gevraagd voor het expliciet meenemen van de IA-complexiteit in de BPKV criteria. Daarnaast wordt er ook gevraagd om het kwaliteitsdeel als geheel belangrijker te maken dat het prijsaandeel ('in elk geval 70/30' of hoger). Hiervoor worden ook het meenemen van Systems Engineering als subcriterium of relevante verifieerbare prestatie indicators (VPI's) in de tenderfase benoemd. Eén van de partijen weerspreekt echter het meenemen van IA als BPKV criterium. Er wordt aangehaald dat het beheersen van IA-complexiteit eerder als 'license to operate' moet worden gezien.
2. Als tweede punt wordt gesproken over de werkzaamheden aan de bediencentrale en de risico's die hieraan gekoppeld zitten. Dit wordt gezien als een groot aandachtspunt c.q. risico. Als beheersing wordt door één partij gesproken over het mogelijk verwerken in een apart contract.
3. Als derde punt wordt de samenwerking tussen de opdrachtnemer, opdrachtgever en beheerder meermaals aangehaald. De volgende aandachtspunten worden meegegeven:
 - Het voeren van gezamenlijk risicomanagement kan issues en raakvlakken rondom IA helpen beter/eerder te beheersen;
 - Voldoende mandaat is benodigd voor de afgevaardigde van stakeholders;
 - Strak geleide stakeholdermanagement zal het proces helpen;
 - Uitvoeren van baselines zal samen met beheerder(s), eigenaren en/of bediener(s) moeten worden uitgevoerd.

4. Als vierde punt worden enkele losse concrete producten benoemd om toe te voegen aan het V-model of te verplaatsen. Dit betreft onderstaande producten:
- Verplaatsen van de SDS en E-schema's naar achteren (VO-fase is té vroeg);
 - Toevoegen van een onderhoudshandleiding aan het eind van het UO;
 - Toevoegen van een actualisatie van de risicobeoordeling in elke fase.
 - Toevoegen van cybersecurity zoals voldoen aan de richtlijnen BIO en CSIR (IEC62443).

Het projectteam zal de vier punten op de volgende manier overwegen:

- de opmerkingen op de BPKV criteria intern bespreken en meenemen in het concretiseren van de criteria;
- de risico's rondom het werk aan de bediencentrale zullen in meer detail worden bekeken. Het projectteam zal deze echter wél in de scope van het project houden aangezien dit een integraal onderdeel van de scope is;
- de samenwerking tussen opdrachtgever/opdrachtnemer/beheerder zal indien nodig concreter verwerkt worden in de uitvraag en/of de stakeholderstrategie; en
- de toevoegingen en aanpassingen aan het V-model behandelen.

4 Vraag en Antwoord bij terugkoppeling

Op 16 juli 2020 zijn de eerste resultaten van de marktconsultatie gepresenteerd. Gedurende deze presentatie zijn er in de chatbox een aantal vragen gesteld. In dit hoofdstuk worden deze vragen beantwoord.

Vraag 1: planning: als er niet meer tijd is, moet planning dan niet zeer dominant in BPKV terug komen (vanwege tijd als projectdoelstelling)?

Antwoord: het projectteam bekijkt de mogelijkheden om planning terug te laten komen in de BPKV. In de BPKV worden overigens ook risico's opgenomen die een grote invloed hebben op de haalbaarheid van de planning. Dus op verschillende manieren gaat planning onderdeel uitmaken van de BPKV.

Vraag 2: Wat gebeurt er als de opleverdatum naar achteren zou gaan? Voor ons als markt om die dynamiek te begrijpen?

Antwoord: Bedrijven op de industrieterreinen in de omgeving rekenen al geruime tijd op de opwaardering van het Wilhelminakanaal zodat deze geschikt is voor klasse IV scheepvaart. De oplevering stond gepland voor 2016, echter als gevolg van vernieuwde inzichten in effecten op de geohydrologie is de scope van het toenmalige project gewijzigd. De herbouw van Sluis II, en dus een nieuw project, bleek noodzakelijk. Het is daarom van groot belang om de omgeving te laten zien dat het project goed en efficiënt binnen planning wordt uitgevoerd. Als de opleverdatum naar achteren gaat, ondervinden veel partijen hier last van. Dat heeft effect op de goede samenwerking. Naast bedrijven die al veel geduld hebben moeten opbrengen, betekent dit voor omwonenden en recreanten langer overlast van (bouw)werkzaamheden. Bij het niet kunnen gebruiken van Sluis II en of III is geen binnenvaart of recreatievaart mogelijk, wat direct economische gevolgen heeft. Daarnaast is dit een samenwerkingsproject tussen Gemeente, Provincie en Rijkswaterstaat. Vertraging in de planning betekent dat bij drie organisaties dit invloed heeft op bedrijfsvoering en verwachtingen.

Vraag 3: Staat de planning nog zoals op 2 juni 2020 is aangegeven?

Antwoord: Ja deze planning is ongewijzigd.

Vraag 4: Hoe triggeren jullie LCC als er geen langdurige onderhoudsverplichting is? En hoe druk je LCC uit ten opzichte van de realisatiekosten?

Antwoord: Goede vraag waarover het projectteam nog nader onderzoek doet. LCC als aparte BPKV valt af (zie ook hoofdstuk 3.2.4 van dit rapport). Vanuit het projectteam zien wij wel mogelijkheden om LCC als effect te koppelen aan het criterium duurzaamheid. Er is in de marktconsultatie tevens aangegeven dat de realisatiekosten de totale LCC kosten zullen domineren. Het projectteam zal dit signaal verder beschouwen en ook kijken naar hoe LCC zich verhoudt tot de realisatiekosten.

Vraag 5: Innovaties in product of process. Productinnovaties versus krappe planning: hoe zien jullie dit?

Antwoord: Innovaties in product zijn niet wenselijk wanneer de doorlooptijd onevenredig wordt verlengd. Uiteraard is dit in afweging met de voordelen die innovatie biedt (bijvoorbeeld een significante verlaging in de LCC). Innovaties in proces vinden wij als projectteam erg interessant wanneer dit leidt tot (een grotere kans op een) kortere bouwtijd.

Vraag 6: Bij innovaties: vooral acceptatie, verificatie en validatie is een belangrijk issue, immers het is nieuw.

Antwoord: dank, dat nemen we mee.

Vraag 7: Kun je uitspraak doen over 'ontwerpvrijheid' in IA i.r.t. 3B??

Antwoord: De ontwerpvrijheid van IA i.r.t. de bouwblokken is beperkt. De te gebruiken bouwblokken worden voorgeschreven en toegeleverd aan de opdrachtnemer. Enkele bouwblokken zijn reeds geüpdatet t.o.v. het oude 2014 systeem en worden ook als zodanig voorgeschreven en toegeleverd. Andere bouwblokken, waaronder ook het 3B bouwblok, zijn nog niet geüpdatet t.o.v. het 2014 systeem en daarvoor dient het CB-2014 gehanteerd te worden wat ook toegeleverd zal worden aan de opdrachtnemer.

Vraag 8: Is er was sprake van bouwblokken 3B voor sluizen, wat is status hiervan?

Antwoord: Nee, er wordt binnen ons project geen gebruik gemaakt van 3B bouwblok sluizen. Hiervoor dient CB2014 gehanteerd te worden wat toegeleverd zal worden bij de contract uitvraag.

Vraag 9: zijn we gebonden aan een PLC-Skada oplossing of is er ruimte voor PC aansturing?

Antwoord: Er dient te worden uitgegaan van een PLC-Skada oplossing en er is geen ruimte voor PC aansturing. Dit komt voort uit een stuk standaardisering over de gehele kanaalcorridor; overige objecten in de kanaalcorridor worden immers ook middels een PLC-Skada oplossing aangestuurd.

5 Samenvatting vervolg

De marktconsultatie heeft veel opgeleverd voor het projectteam en gezien de reacties neemt het projectteam aan dat ook de marktpartijen al een goede eerste mogelijkheid hebben gehad om aan te haken bij de ontwikkelingen. In hoofdstuk drie is een analyse gemaakt van de aangeleverde input van de marktpartijen. Hierbij is voornamelijk op hoofdlijnen aangegeven welke voorstellen wel of niet in overweging worden genomen door het projectteam.

In de voorliggende periode van augustus tot december 2020 gaat het projectteam aan de slag met de verdere uitwerking van het aanbestedingsdossier. Het streven is om uiterlijk in december 2020 de marktpartijen een terugkoppeling te geven over wat het projectteam heeft gedaan met de voorstellen. Deze terugkoppeling zal vooralsnog bestaan uit een rapportage dat wordt gepubliceerd op Tendered.

Tot slot willen wij alle marktpartijen bedanken voor het leveren van een bijdrage aan de vraagstukken die het projectteam heeft. Dit heeft waardevolle informatie opgeleverd. En belangrijker nog, een eerste goede start richting de aanbesteding en toekomstige samenwerking.