

BIJLAGE 3 SAMENVATTING MARKTVERKENNING DINSDAG 20 JUNI 2023

De in dit document naar verwezen bijlagen betreffen de bijlagen van de marktverkenning.

A. ALGEMEEN

In Bijlage 1 is beschreven wat de provincie Noord-Holland in de huidige situatie kenmerkt met betrekking tot de bouwopgave; Onderhoud en realisatie van enkele objecten aan en rond de N247 ten behoeve van het programma Bereikbaarheid Waterland.

Vraag A.1

Bent u voornemens om u aan te melden voor dit project na de aankondiging op TenderNed? Kunt u toelichten waarom u zich wel of niet wil aanmelden?

Ja wij zouden ons aanmelden. Het type werk ligt ons en het project bevindt zich in ons kerngebied infra. Daarnaast zijn wij bekend met de Provincie Noord Holland als opdrachtgever en werken daar graag mee samen

Ja, wij zijn voornemens om ons aan te melden omdat dit project uitstekend bij ons past qua (integrale) scope, zoals onderhoud asfalt, werken op een waterkering en vernieuwen brug, én wij lokale kennis en ervaring hebben in nabijheid van het werk.

Ja, vanuit onze eerdere ervaring op het voorliggende contract hebben wij interesse in het werk. Daarnaast zijn wij regionaal georiënteerd in de provincie Noord-Holland en sluit het werk goed aan bij ons interesse gebied.

Ja, zeer interessant werk op ons vakgebied en in onze regio en sluit aan bij onze bedrijfsvisie.

Wij zijn voornemens ons aan te melden. Op basis van de huidige informatie en de te verwachten werkzaamheden lijkt de scope een 'perfect fit'. Ook de tender- en uitvoeringsperiode past goed in de planning 2023-2024. De vooraankondiging/marktconsultatie draagt positief bij aan het inplannen van de aanbesteding.

Ja wij zijn voornemens ons aan te melden. Wel willen wij onze capaciteit zo inzetten dat wij een reële kans maken het werk te verwerven. Onderscheid op EMVI bij inschrijving is voor ons daarbij leidend. Kunnen wij onvoldoende onderscheid maken zullen wij niet inschrijven.

Vraag A.2

Het 'level playing field' wordt gewaarborgd gedurende de aanbesteding van de opdracht; N247-16 Bereikbaarheid Waterland Noord.

Welke risico's ziet u bij de aanbesteding van het project?

Dat de prijscomponent overheersend is bij aanbesteding, en dus een beweging zo laag mogelijk in te schrijven.

- Dat door voorkennis, de partij die in een eerder stadium betrokken is geweest bij dit project een voorsprong heeft op concurrentie

De voorsprong in kennis van de huidige aannemer van het gebiedscontract (onderhoud).

Wij zie een aantal mogelijke risico's ten aanzien van de aanbesteding, namelijk:

- *(selectiefase) Zeer specifieke kerncompetenties en/of selectiecriteria die geint zijn op het nagenoeg realiseren van een hetzelfde werk binnen periode van 3-5 jaar. Risico bestaat dan dat er onvoldoende partijen kunnen voldoen aan de (gecombineerde)eisen die aan een aanmelding worden gesteld. Bijvoorbeeld: fietspad op een primaire waterkering, terwijl gegadigde wel een fietspad op een secundaire waterkering heeft aangelegd.*
- *(selectiefase) Om een goede afweging te maken is inzicht in de beoordelingsprocedure en verwachte omvang van het werk belangrijk om een inschatting te maken van de inspanning die wordt verwacht in de mogelijke vervolgfase. We zouden er dan ook voor opteren dit inzicht al mee te geven in de selectiefase.*
- (inschrijvingsfase) Raakvlakken tussen blvc-eisen, veiligheid en kwaliteit van de werkzaamheden. Zien meermaals in werken dat omwille van bereikbaarheid en doorstroming er concessies worden gedaan op de maakbaarheid en veiligheid van wegwerkers. Opdrachtgever moet zich ervan bewust zijn dat arbeidstijden en veiligheid tijdens de werkzaamheden een belangrijke factor is in de maakbaarheid van het werk.*
- *(inschrijvingsfase) Onvoldoende onderscheidende beoordeling BPKV, waarbij geboden meerwaarde over inschrijvers heen in consensus wordt beoordeeld. Risico bestaat dat bij gering onderscheidend vermogen er toch gekozen wordt om voornamelijk op prijsniveau aan te bieden.*
- *(inschrijvingsfase) Bij selectie eerdere contractant informatie ook transparant delen. Risico bestaat anders dat er een ongelijk speelveld ontstaat door eerder opgedane kennis.*

Wij zien geen risico's bij de aanbesteding van dit project. Aandachtspunten zijn er ons inziens wel:

- *Voldoende tendertijd, dit lijkt overigens geborgd gezien de conceptplanning.*
- *Juiste prijs-kwaliteitverhouding, waarbij kwaliteit daadwerkelijk wordt beloond.*
- *Het toepassen van kwaliteitsonderdelen waarbij echt onderscheid gemaakt kan worden. Dus geen loze onderdelen toevoegen zoals CO2-prestatieladder of PSO-ladder e.d., deze voegen in kwalitatieve zin niets toe.*
- *Realistische inschrijfvergoeding.*

De marktvisie op 'level playing field' komt niet altijd (volledig) overeen met die van Opdrachtgevers, waardoor wij soms ervaren dat de borging hiervan beperkt is. Doordat een aantal concullega's recent diverse vergelijkbare projecten voor de provincie in uitvoering hebben en/of hebben uitgevoerd is er een groot onderscheid in het kennisniveau over werken vóór en mét de provincie. De vraag achter de (EMVI)vraag kan door nieuwe gegadigden moeilijker beantwoordt worden. Ook de (financiële) kansen die behoren bij een RAW/UAV bestek kunnen door reeds werkzame marktpartijen veel beter worden beschouwd.

Dit deel van de opdracht heeft voor zover wij weten bij een marktpartij in de opdracht gezeten. Die zouden zo veel meer informatie hebben dan andere marktpartijen waarbij met name op het gebied van lokale gebiedskennis er een kennisachterstand kan zijn bij de markt. Klopt het dat de markt alle informatie die benodigd is om dit te waarborgen gedeeld wordt met de geselecteerde partijen? Wij zijn er wel benieuwd naar hoe u dit heeft gewaarborgd?

Gezien de door opdrachtgever gekozen tender- en contractvorm zien wij geen risico's die specifiek betrekking hebben op het aanbestedingsproject.

Vraag A.3

Het project behelst onder andere het realiseren van onderhoudswerkzaamheden aan een provinciale weg en kunstwerken, de realisatie van een fietspad en werkzaamheden aan een primaire waterkering middels een RAW-bestek onder de voorwaarden van de UAV 2012. Wat zijn voor u de uitdagingen bij dit project? Op welke punten kunt u zich goed profileren?

De grootste uitdagingen liggen op het gebied van de keuze op faseringen en afhandeling van doorgaand verkeer tijdens de werkzaamheden. De N247 is een drukke verkeersader, vooral tijdens de ochtend- en avondspits, uitvoering van de werkzaamheden en terugslag op onderliggende wegennet is een belangrijk punt van aandacht. Daarnaast is de grondslag van het gebied een zeer belangrijk aandachtspunt. Hiervoor hebben wij veel lokale kennis opgedaan door onder andere bouwen op veen. Op dit gebied en op een slimme fasering denken wij ons goed te kunnen profileren.

Bereikbaarheid en veiligheid. De belangrijke verkeersader zal een enorme impact hebben in de bereikbaarheid van waterland. De uitdaging zou zijn om het werk op een veilige manier uit te voeren waarbij de omgevingshinder zo minimaal mogelijk is. Wij denken hier meerwaarde te kunnen bieden op het gebied van verkeersmanagement en doorstroming.

De uitdaging kan zitten in de eisen die (vooraf) gesteld worden aan het werken aan een primaire waterkering. Echter, door de contractvoorwaarden (UAV) kunnen hier besteksmatig eisen aan gesteld worden zodat een eventuele technische ervaringseis niet relevanter wordt dan dat waar het project daadwerkelijk om draait.

Doordat u een RAW-bestek heeft opgesteld onder UAV liggen de werkzaamheden (wat) vast. De uitvoeringswijze (hoe) is dan aannemer-specifiek. Indien de totale waardering van EMVI maatregelen (fictieve korting) beperkt is in verhouding tot de inschrijfsom of de verschillen tussen waarderingen van de gegadigden middelt uit door beoordeling in consensus of te veel te beoordelen onderdelen is er te weinig incentive om te investeren in kwaliteit (EMVI-maatregelen). De laagste prijs wordt dan in praktijk dominanter.

Onderhoud heeft veel raakvlakken met bestaande te handhaven omstandigheden. Een RAW/UAV bestek kadert de verantwoordelijkheden goed af. Alle activiteiten passen goed binnen de bedrijfsstrategie van ons wegenbouwbedrijf.

Op dit moment is dit lastig te zeggen, omdat wij de stukken nog niet hebben.

Vanuit onze ervaring zal het werken op een waterkering een aandachtspunt zijn. Ook de slechte ondergrond, met daarmee de benodigde voorbelastingen en zettingstijd in relatie tot de uitvoeringstermijn zal aandacht verdienen.

Wij hebben ervaring met deze aandachtspunten vanuit onze lokale kennis en ervaring.

De uitdagingen bij een RAW-bestek met dergelijke werkzaamheden is veelal de wijze waarop een vertaling is gemaakt van de BLVC-eisen en de wijze waarop de verkeersmaatregelen zijn opgenomen cf. CROW in het bestek. Dit om ook elke inschrijver gelijke uitgangspunten mee te geven en de juiste balans te hebben met het emvi-deel van de aanbidding. Het punt waarop wij ons goed kunnen profileren is juist het integraal kunnen maken van een dergelijk werk (betonreparatie, asfaltwerkzaamheden, verkeersmaatregelen, e.d.), waardoor wij een maakbare uitvoeringswijze kunnen bepalen die aansluit bij onze visie ten aanzien van veiligheid (werken veilig of we werken niet).

Alle disciplines hebben wij in eigen in huis en wij kunnen ons op alle punten goed profileren.

Voldoende capaciteit in personeel om project binnen gestelde kaders te realiseren

Vraag A.4

Voor welke werkzaamheden, producten en diensten zou u gebruik maken van een of meer onderaannemers? Wat is hierbij uw afweging en welke visie heeft u ten aanzien van het organiseren van de opdrachtuitvoering?

Wij zullen voor diverse diensten en producten onderaannemers inzetten. Wij kunnen in deze fase van het project nog niet aangeven welke partijen welke werkzaamheden dit betreft.

De meeste werkzaamheden en disciplines voeren we zelfstandig uit. Specifieke en- of specialistische onderdelen welke wij niet in eigen huis hebben zullen we uitbesteden, zoals:

-Straatwerk

-Openbare verlichting

-Geleiderail

-Groenwerkzaamheden

Wat betreft de organisatie van de opdrachttuitvoering houden wij dit graag zoveel mogelijk in eigen beheer. Wij hebben als organisatie uitgebreide ervaring met systeemgerichte projectbeheersing en inzet van derden. Wij voeren de werkzaamheden uit volgens onze eigen gecertificeerde processen.

Zoals gezegd beschikken wij zelf over de meeste activiteiten die samenhangen met een dergelijk werk. Activiteiten die veelal worden betrokken bij derden betreffen straat- en groenwerkzaamheden, daar er onvoldoende continuïteit is om deze zelf in huis te hebben. Ditzelfde geldt voor het toepassen van bemaling en/of reinigen van rioolleidingen. Voor alle activiteiten geldt dat wij zoveel mogelijke gebruik maken van preferente onderaannemers, waarmee wij bekend zijn van de geleverde kwaliteit en die voldoen aan de veiligheidseisen die wij stellen aan het werk. Dit is dan ook in onze visie rand voorwaardelijk om continuïteit te leveren in de kwaliteit en veiligheid van onze werkzaamheden.

Voor het kunstwerk Dijkstraag hebben wij een onderaannemer nodig (overige onderdelen voeren wij zelf uit, behoudens kleine activiteiten zoals markeringen en geleiderail).

Binnen ons concern werken wij veel samen met ons zusterbedrijf en/of dochterbedrijf

Onze visie is dat wij zoveel mogelijk gebruik maken van partijen binnen ons eigen concern en kijken hierbij altijd naar de beste prijs-kwaliteit voor dit project.

Het grootste gedeelte van de werkzaamheden kunnen wij uitvoeren met de kennis en expertise die we in eigen huis hebben. Denk hierbij aan de grondwerkzaamheden, civiele betonwerkzaamheden en verhardings/asfalteringswerkzaamheden. Specifieke werkzaamheden aan bijvoorbeeld Kabels en Leidingen en installatietechnische werkzaamheden voeren wij uit met partners waar we al jarenlange samenwerkingen mee hebben opgebouwd. Onze visie is er op gericht om op dit vlak de keten van samenwerking zo kort mogelijk te laten zijn waarbij onderaannemers en leveranciers direct onder ons als hoofdaannemer functioneren. Hierdoor borgen wij veiligheid en kwaliteit van het werk.

Wij spreken liever in termen van partners. Wij maken gebruik van vaste partners om bijvoorbeeld het straatwerk uit te voeren. Door te kiezen voor vaste partners en daarmee langdurige relatie aan te gaan vinden wij dat de kwaliteit en maakbaarheid kunnen waarborgen. Verder is onze visie dat als wij de werkzaamheden in eigen huis hebben we dan ook gezamenlijk optrekken in een tender en later in de uitvoering. Samen sterk. Dit houdt ook bijvoorbeeld in voor de bedrijven waar wij een deelneming in hebben en wij die partijen nodig hebben om dit werk gemaakt te krijgen (inclusief de asfalttransporten bedrijven). Ook via onze deelnemingen komen onze duurzaamheidsambities naar voren.

Ons bedrijf heeft, op basis van de beschikbare informatie, nagenoeg zelf alle disciplines in huis om zelfstandig dit werk uit te voeren. Dit betreft de leverantie en verwerking van asfalt, belijning en markering, geleiderail en grondwerkzaamheden. Aanvullende werkzaamheden als straatwerk en riolering besteden wij uit aan vaste partners. Gezien de verkeersintensiteit en impact van tijdelijke verkeersmaatregelen op doorstroming en bereikbaarheid zullen we hiervoor ook een strategische partner inzetten.

Vraag A.5

Is uw inziens de gekozen contractduur van 2 jaar reëel vanwege de noodzakelijke voorbelasting van een ondergrond met een deklaag van grofweg vier meter veen? Zo nee, wat adviseert u de provincie en waarom?

We beschikken over te weinig informatie om een onderbouwd antwoord te geven. Kritiek in de planning is geotechniek. We kunnen een verwachting over het zettingsgedrag van de bodem uitspreken maar geen voorspelling doen. Wij adviseren om voldoende marge in tijd te reserveren voor het beheerst aanbrengen van eventuele ophoging (incl. overhoogte) en de vereiste zetting in combinatie met aanvullende maatregelen. De gevolgen van restzettingen na oplevering hebben meer impact op de omgeving dan de tijdelijke gewijzigde situatie ten tijde van de voorbelasting.

Op basis van verstrekte informatie kunnen wij niet beoordelen of deze reëel is. Onze ervaring is dat er meerdere uitvoeringstechnieken zijn om met vier meter veen om te gaan. Wij zien methoden als het veenpakket weghalen, veen stabiliseren, paal matras toepassen. Mocht u voor uzelf dit als groot risico zien, zou u kunnen overwegen om de beoogde opdrachtnemer in een soort van 2-fase aanbieding mee te nemen in de keuzen met bijbehorende trade-offs.

Deze vraag is lastig te beantwoorden. Wij hebben veel expertise met bouwen op slecht draagkrachtige grond en hiervoor ook veel ervaring in huis vanuit diverse projecten welke allemaal in hetzelfde gebied gelegen zijn. Daarnaast beschikken wij over technieken om zettingsversnellende maatregelen in te zetten. Tevens kunnen wij onze expertise van ons eigen ingenieursbureau inzetten om te ondersteunen bij advisering. Of twee jaar voldoende zal zijn hangt vooral af of naast voorbelasting ook andere vormen van consolidatie toegepast mogen worden. Daarnaast is het beschikbaar stellen van geotechnische data van groot belang om een voorspelling op haalbaarheid te kunnen doen. Hiervoor is het wenselijk om bij uitvraag voorselectie al de data beschikbaar te stellen en wellicht aannemers onderzoeksvragen voor te leggen en daar budget voor vrij te maken. Opdrachtgever kan dan uit de ingediende onderzoeksvragen nog aanvullend onderzoek laten uitvoeren welke beschikbaar komt voor alle partijen.

Zonder verdere gegevens kunnen wij hier op dit moment geen antwoord op geven. Richting zou kunnen zijn 1 jaar voorbelasting, of sneller door toepassen zettings-versnellende maatregelen.

Dit is zeer afhankelijk van de lokale situatie en de eigenschappen van de ondergrond. Onze lokale ervaring in de regio leert dat voorbelasting en zetting zeer onvoorspelbaar kan zijn. Om dit risico te beheersen zou een afweging voor Opdrachtgever kunnen zijn om het voorbelasting traject buiten de projectscope te houden en separaat uit te voeren.

Zonder de exacte uitgangspunten te kennen is een inschatting lastig te maken. In het eerdere werk was de totale doorlooptijd ca. 22 maanden inclusief: K&L, zetting compenserende maatregelen, vernieuwing Dijksbrug en wegenwerk. Uitgaande van uitwerking UO en de benodigde voorbereidings-/ inkoopperiode lijkt dit ambitieus te zijn. Bepalend hierbij zullen de gestelde randvoorwaarden (blvc-eisen), voorgeschreven uitvoeringswijze (bestek), eventuele werkzaamheden derden en toegestane tijdelijke verkeersmaatregelen zijn. Een goede inschatting kan gemaakt worden indien deze, en bijbehorende, randvoorwaarden in zijn geheel bekend zijn.

Op dit moment is hier weinig over te zeggen. Vanuit onze ervaringen is het raadzaam om voldoende tijd in de realisatieplanning te bieden, omdat zettingen/zettingstijden vaak tegenvallen. Ons advies is om hier niet op te beknibben en zettingsversnellende maatregelen geen onderdeel van de EMVI te laten worden om opportunisme te voorkomen.

Vraag A.6

De opdrachtgever zal het werk aanbesteden door middel van een niet openbare procedure met een pre-selectie fase. De onderwerpen die terugkomen in de geschiktheidseisen en selectiecriteria zijn hieronder in een opsomming weergegeven. Wat is uw mening over deze opzet van de geschiktheidseisen en selectiecriteria?

Geschiktheidseisen:

- Realiseren van een project in een gebied met een zettingsgevoelige ondergrond;
- Ervaring met faseringen bij gebiedsontsluitingswegen of hoofdontsluitingswegen;
- Ervaring met het baanbreed uitvoeren van werkzaamheden aan verhardingsconstructies
- ervaring opgedaan met het verleggen van kabels en leidingen binnen het werkgebied.
- Het uitvoeren van een opdracht met een overeengekomen bedrag (aannemingsom) gelijk aan of groter dan een bepaald bedrag als hoofdaannemer;

Selectiecriteria:

- Safety Culture Ladder (SCL)
- CO2- prestatieladder
- Het realiseren van een multidisciplinair project.

Genoemde selectiecriteria zijn generiek en niet onderscheidend genoeg. Is voor een groot aantal partijen haalbaar en daardoor is er grote concurrentie.

U kunt denken om bijvoorbeeld bij selectie een visiedocument uit te vragen op het gebied van duurzaamheid. Wat is de algemene visie op duurzaamheid en welke project specifieke maatregelen zijn mogelijk bij dit project. Partijen krijgen de kans zich daarbij te onderscheiden en zo meer kans te maken om geselecteerd te worden.

Wij kunnen ons grotendeels vinden in de opzet van de geschiktheidseisen en selectiecriteria met uitzondering van het verleggen van kabels en leidingen. Dit soort werkzaamheden worden in onze ervaring meestal door (lokale) NUTS partijen uitgevoerd. Deze partijen hebben meer ervaring met deze specialistische werkzaamheden en zijn beter in staat de bijbehorende risico's te beheersen. Ons advies zou zijn om dit punt niet onder de geschiktheidseisen op te nemen. Het coördineren van deze werkzaamheden kan wel ten alle tijden door de hoofdaannemer worden uitgevoerd.

De geschiktheidseisen sluiten goed aan bij de aard van de werkzaamheden. Met die kanttekening dat eis 4 interpreteerbaar is. Betreft het hier eigen ervaring met verleggen van K&L of coördinatie van derden? Belangrijk bij een RAW-bestek is hetgeen door derden wordt uitgevoerd qua benodigde doorlooptijd en dit inzichtelijk te hebben bij een mogelijke volgende fase. Dit blijkt in de praktijk nogal eens bepalend te zijn in de overall planning van het werk.

De nadere selectiecriteria zijn niet erg onderscheidend. De meeste partijen beschikken over een hoog niveau op zowel de SCL- als CO2-ladder. Het echte onderscheidende vermogen zit hem dan alleen in de ervaring binnen het realiseren van een multidisciplinair project. Afhankelijk van de uitvraag zou dit wellicht een stapeling van eerder genoemde geschiktheidseisen zijn, maar wil niet zeggen dat afzonderlijke ervaring opgedaan in projecten niet evengoed, al dan niet beter zou kunnen zijn. Indien meer informatie wordt gegeven over het project zou het eerder voor de hand te liggen om een eerste visie op het project uit te vragen om een keuze van de gegadigden te maken.

De geschiktheidseisen lijken logisch; t.a.v. verleggen K&L zou vooral het coördineren van K&L de nadruk moeten liggen omdat de verleggingen zelf (meestal onder de contractuele verplichting van OG valt.

Voor de selectiecriteria hebben wij de voorkeur voor een visiedocument t.a.v. de opdracht of op gebied van samenwerking. De door u genoemde criteria, vooral de laatste, zegt namelijk niets of partijen capabel zijn (je moet immers toevallig een zelfde type werk met exact dezelfde specificaties hebben gemaakt, het zogenaamde schaap met de 5 poten).

Dit lijken ons realistische eisen voor het project zoals u voornemens bent op de markt te gaan zetten.

De 'baanbreedte' geschiktheidseis zien wij niet als een geschiktheidseis. Normaliter kunnen alle aannemers hieraan voldoen. CO2 prestatie ladder is eenieder trede 5 en zien wij niet als onderscheidend.

Het betreft hier relevante geschiktheidseisen in relatie tot de scope van het project. CO2- prestatieladder zal geen nadere selectie te weeg brengen aangezien alle in aanmerking komende marktpartijen het over het zelfde certificaat beschikken. Het selectiecriteria t.a.v. het realiseren van een multidisciplinair project zal, afhankelijk van het aantal en type disciplines, het aantal geschikte kandidaten beperken.

Vraag A.7

In overleg met stakeholders uit de omgeving lijkt de opdrachtgever voornemens te zijn om het werk te realiseren in aaneengesloten weekenden. Is dat haalbaar en uitvoerbaar?

Weekendwerk heeft doorgaans veel voordelen voor de omgeving al is men zich soms vooraf niet bewust van geluidsoverlast tijdens nachtelijke werkzaamheden. De impact op de projectorganisatie en schil met onderaannemers en leveranciers is echter groot. Bij de keuze van aaneengesloten weekendwerk moet men zich realiseren dat deze werkdagen in principe in plaats van regulier week-werk zijn en in ieder geval heeft het impact op de inzetbaarheid van mensen op de vrijdag en maandag.

Ook andere projecten eisen vaak weekendwerk wat in de huidige tijd soms tot uitdagingen leidt wat betreft beschikbaarheid van mensen. Wij adviseren u hierbij de gegadigden te betrekken in de vastlegging van de weekenden rekening houdend met nevenprojecten, feestdagen en vakantieperiodes. Door weekenden geheel vast te zetten neemt OG een risico omdat de mogelijkheid bestaat dat partijen niet inschrijven vanwege beperkte capaciteit. Een 'stremmingstabel' als emvi-criteria kan hier een oplossing zijn voor de meest omgevingsvriendelijke planning/fasering.

Op basis van de gedeelde informatie is dit niet te zeggen. Daarnaast zien wij dat het werken in weekenden in de huidige markt het geen bijdrage levert aan veiligheid en gezondheid. Door te werken op werkdagen door de weeks is onze ervaring dat het werken voorspelbaarder is (je hebt meer tijd om onverwachte zaken op te lossen) en draagt bij aan de motivatie en werkvreugde van de medewerkers en daarmee aan de kwaliteit van het werk. Het werken in avond, nacht en weekenden vraagt veel van onze medewerkers en hun omgeving.

Qua onderhoudsbehoefte op landelijk niveau is onze mening dat de druk op de markt dusdanig is dat het maar de vraag is of er voldoende capaciteit is om het werk te maken in weekenden.

Ja dat zou haalbaar kunnen zijn.

Ja, Mits de gestelde eisen voor omgeving helder en eenduidig in contract zijn opgenomen. Tevens helpt het ons als de periode waarin dit plaatsvindt vaststaat voor inschrijving. Zo kunnen wij zo goed mogelijk bepalen of de benodigde personeelscapaciteit aanwezig is.

Ja, mits dit tijdig bekend is.

Voorkeur is volledige sluiting uiteraard, dit vanwege de kwaliteit van het werk maar zeker ook voor de veiligheid van het werk. Ervaring leert dat dit minder overlast geeft wanneer mensen gewend zijn aan een afsluiting (zie nu ook dat de N243 volledig gesloten is). Desalniettemin vraagt weekendwerk veel van een organisatie en de wegwerkers (ploegendiensten, lange dagen, inefficiënte inzet, e.d.). Door de vele activiteiten en het beperken van bijvoorbeeld het aantal benodigde weekenden, komt de veiligheid binnen het werkvak in het gedrang. Gunnen hierop in relatie tot veiligheid is vaak niet de juiste prikkel in aanbestedingen en stelt een inschrijver vaak voor een dilemma. Een gezonde balans hierin is erg belangrijk in het bepalen of één en ander haalbaar en uitvoerbaar is. Dit hangt dus sterk af van de werkzaamheden die allemaal moeten worden meegenomen per weekend.

Wij snappen de wens, echter dit legt een enorm beslag op ons personeel omdat we dan 24 uurs diensten in de weekenden moeten draaien om de planning te halen. Voor een aantal onderdelen is weekendwerk zelfs niet mogelijk, zoals vernieuwing Dijksbrug. Alleen maar weekendwerk heeft dus niet onze voorkeur.

Beter is om delen geheel af te sluiten op reguliere werkdagen (wellicht dan langere dagen maken) en verkeer om te leiden en voorzieningen voor bestemmingsverkeer op te nemen. Bij kruisingen of rotondes zijn weekenden wel efficiënt.