

Proces contractkeuze VIJG

Voortraject

In het voortraject van de verkenningsfase van het project Verbetering IJsseldijk Gouda (VIJG) is besloten om de belangrijkste delen van het project het eerst aan te pakken. In de voorbereiding is besloten om het afwegingskader HWBP, dat in 2014 nog in ontwikkeling was, toe te passen op het project. Het resultaat daarvan is geweest dat de engineering en design prikkel voor het project de dominante prikkels waren. De indruk van het IPM team was dat het afweegkader vooral bedoeld was om in kwalitatieve zin richting te geven aan het verder uitwerken van een contractkeuze, die passend was voor het project.

Contractkeuzetool APPM

Daarop, is de APPM-contractkeuzetool ingezet om de overwegingen, kansen en risico's, die gedurende het doorlopen van het afwegingskader aan de orde zijn geweest, verder te onderbouwen. Deze tool vertaalt de uitspraken van de deelnemers (IPM teamleden) in een totaaloverzicht. De conclusie is dat er in algemene zin ruimte is om ontwerpwerkzaamheden toe te voegen aan het contract met de uitvoerende partij. Deze ruimte zit zonder meer in het toevoegen van uitvoerings- en detail ontwerpwerkzaamheden maar daarnaast ook in het toevoegen van ontwerpwerkzaamheden op het niveau van het definitief ontwerp (DO). Echter hierbij zijn wel een aantal wezenlijke aandachtspunten. Er is ruimte voor het toevoegen van ontwerpwerkzaamheden op het niveau van het voorontwerp, dat wil zeggen vrijheid in *waar* er gebouwd wordt, is er niet. Dit komt doordat het voorontwerp vastligt als uitkomst van afstemming tussen Rijnland, gemeente Gouda en provincie Zuid-Holland en de stakeholders in de omgeving.

Grondoplossingen sectie A en C

Voor de grondoplossingen in sectie A en C bestaan op zich geen beperkingen om vrijheid te geven op het niveau van het definitief ontwerp. Bij de omgevingspartijen levert dit, na vaststelling van de ruimtelijke nota die Rijnland opstelt, naar verwachting geen probleem op. De raakvlakken met de aansluiting op de N207 en de Julianasluis zijn mee te geven in het contract en het geven van vrijheid heeft nauwelijks effect op de conditionerende werkzaamheden. Daarbij is Rijnland in staat de bijbehorende functionele specificaties opstellen. Echter het contractueel inkaderen van de vrijheden in het geotechnisch ontwerp, met name invulling (grond)parameters en interpretatieruimte, vergt een grote inspanning van Rijnland. Daarbij leert de ervaring dat er ondanks een passende inkadering altijd interpretatieruimte overblijft die opdrachtnemer er toe kan verleiden verder te gaan in zijn optimalisatie dan vanuit Rijnland en de afspraken met de omgevingspartijen gewenst is. Het is de vraag is of de mogelijke voordelen die het bieden van deze vrijheid oplevert opwegen tegen de grote benodigde inspanning en de altijd overblijvende interpretatieruimte. De afweging van de workshopdeelnemers is dat de voordelen te beperkt zijn en het dus verstandig is het definitief ontwerp voor de grondoplossingen in sectie A en C als hard uitgangspunt mee te geven (bindend document). Voor sectie A en C is het wel mogelijk maar niet zinvol het definitief ontwerp bij de markt te leggen.

Constructies in sectie F

Voor de constructies in sectie F is er ruimte om vrijheid te geven op het niveau van het definitief ontwerp. Deze ruimte is er vooral vanuit technisch oogpunt. Het beleid van Rijnland biedt voldoende ruimte en Rijnland is in staat de functionele eisen aan de constructies op te stellen. Daarbij is de verwachting dat ontwerp vrijheid tot door Rijnland gewenste optimalisaties uit de markt leidt. Ook vanuit conditionering bezien is de wens vrijheid te geven. Rijnland verwacht dat de aannemer zijn ontwerp kan optimaliseren naar het minimaliseren van benodigde verleggingen van kabels en leidingen, het beperken van de zone die vrijgave vraagt in verband met niet gesprongen explosieven (NGE) en het omgaan met archeologische vondsten. Vanuit het oogpunt van de omgeving komt een aantal beperkingen naar voren die het geven van vrijheid op definitief ontwerp niveau beperken:

- De gemeente Gouda heeft vrij gedetailleerde ruimtelijke kaders waarbinnen de ontwerp oplossing dient te passen. De gemeente wil daarbij zekerheid over het eindbeeld van ontwerp oplossing ten aanzien van beeldkwaliteit en aansluiting op de bestaande situatie. Vrijheid geven op het niveau van het definitief ontwerp introduceert enerzijds het risico dat de eisen van de gemeente Gouda niet in het contract mee te geven zijn en anderzijds het risico op afkeuring van het ontwerp van de marktpartij door de ARK en daarmee mogelijk van de omgevingsvergunning.
- De bewoners, en in het verlengde de gemeente Gouda, hechten zeer aan de ruimtelijke uitstraling van het boven- en zij aanzicht van de dijk c.q. het zichtbare deel van de constructies in dijk. Tot op heden hebben bewoners hierover op detailniveau mogen meedenken. Dit loslaten en overlaten aan een marktpartij, waar bewoners niet per definitie vertrouwen in hebben, is een risico.
- De eisen aan bereikbaarheid van de bedrijven en de binnenstad van Gouda, beperken van trillings- en geluidshinder, stremmingen van de vaarweg en aan werken in dan wel nabij getijdennatuur zijn nog in ontwikkeling. Een risico is dat de combinatie van al deze eisen de vrijheid voor de aannemer aanzienlijk beperkt.

□ De subsidieregeling HWBP zorgt ervoor dat Rijnland (financieel) risicodragend het project realiseert. Het geven van vrijheid aan markt geeft de kans voordelen te behalen maar kent ook een hoger risicoprofiel. Het standpunt van het bestuur van Rijnland is in deze afweging nog niet helder. Enerzijds streeft het bestuur naar innovatie, anderzijds zijn meerkosten gezien de subsidieregeling zeer ongewenst.

Aandachtspunten bij integratie definitief ontwerp

Voor de secties A, C en F gezamenlijk zijn twee aanvullend opmerkingen te plaatsen ten aanzien van het kunnen integreren van ontwerpwerkzaamheden in het contract met de marktpartij:

□ Het huidige voorontwerp is gebaseerd op globaal grondonderzoek, aanvullend grondonderzoek is nodig. De resultaten van dit aanvullende grondonderzoek kunnen consequenties hebben voor de raakvlakken met de omgeving en de aansluitingen van de versterkte waterkering op de bestaande situatie. Zeker bij vergaande integratie van ontwerpwerkzaamheden is het noodzakelijk deze consequenties inzichtelijk te hebben en functioneel te specificeren voor de start marktbenadering.

□ Voor de weg op de dijk geldt dat er geen ruimte is voor ontwerp vrijheid op het niveau van het definitief ontwerp. De weg is en blijft in beheer bij de gemeente Gouda en de gemeente schrijft het wegontwerp tot op detailniveau voor. Rijnland neemt dit één op één over.

Kans op innovatie in sectie F door integreren definitief ontwerp

Door ruimte te bieden aan de markt op het niveau van het definitief ontwerp ontstaat een kans op innovatie in de aan te brengen constructies. Dergelijke innovatie kan leiden tot lagere kosten en/of minder omgevingshinder. Het HWBP verwelkomt innovatie oplossingen en subsidieert deze voor 100% wat betekent dat Rijnland minder financieel risico loopt. Bovendien is de omvang van het betreffende dijkvak beperkt waardoor ook de risico's die samenhangen met de innovatie behapbaar zijn. Dit leidt tot de conclusie dat het een optie is dat Rijnland een uitvoerende partij het definitief ontwerp laat maken voor sectie F mits de genoemde beperkingen beheersbaar worden gemaakt.

Voeg geen onderhoudswerkzaamheden aan contract toe

Het project IJsseldijk Gouda biedt geen ruimte om onderhoudswerkzaamheden toe te voegen aan het contract met de uitvoerende partij. Dit is gelegen in de volgende argumenten:

□ Het beheer en onderhoud van de weg blijft bij de gemeente Gouda. De gemeente wenst zelf het onderhoud uit te voeren.

□ Het beheer en onderhoud van de dijk ligt bij Rijnland. Het te beheren projectareal is dusdanig klein dat overdragen van het onderhoud weinig zin heeft. Er zijn ook geen kostenvoordelen van te verwachten.

□ De veranderende toetsregels en de dynamische projectomgeving vragen om flexibel onderhoudscontract. Dat is lastig contracteren.

Voor de constructieve oplossing in sectie F geldt dat het weinig zinvol is het onderhoud mee te contracteren tenzij in het contract ruimte wordt gelaten voor technieken die nog geen ENW-stempel dragen. In dat geval heeft Rijnland geen kennis en ervaring met het benodigde onderhoud en is er mogelijk een stevige invloed van het ontwerp op de onderhoudskosten van de dijk c.q. de constructies in de dijk. In dat geval is het te overwegen, ondanks het kleine onderhoud areaal en de wens tot een flexibel onderhoudscontract, toch het onderhoud voor de constructies in dijk mee te contracteren. Hierbij ligt een lange onderhoudsperiode (minimaal 25 jaar) voor de hand.