



provincie **HOLLAND**  
**ZUID**

## Inkoopplan Europese aanbesteding - Definitief

**Europees:** levering, dienst boven EU-drempel  
werk boven € 3.000.000

<b>Titel: RijnlandRoute – N206 Europaweg</b>	
<b>Dossiernummer</b>	DOS-2021-0004823
<b>Datum inkoopplan</b>	19 december 2022
<b>Auteur inkoopplan</b>	<input type="text"/>
<b>Opdrachtgever intern</b>	<input type="text"/>
<b>Opdrachtnemer intern</b>	<input type="text"/>
<b>Budgethouder</b>	<input type="text"/> / <input type="text"/>
<b>Inkoper</b>	<input type="text"/>
<b>Juridisch advies</b>	<input type="text"/>
<b>Soort aanbesteding / opdracht</b>	Werk + 2 jaar Meerjarig Onderhoud op het bewegingswerk van de Lammebrug
<b>Totaal budget investeringskosten en levensduurkosten</b> bedrag exclusief btw, inclusief eventuele verlengingsopties, voorzienbare extra werkzaamheden + onzekerheidsmarge, risicoreservering etc.	€ 115 mln prijspeil 31 december 2022
<b>Plafondbedrag</b>	€ 71,5 mln prijspeil 31 december 2022
<b>Planning op hoofdlijnen van nieuwe overeenkomst</b>	Selectiefase: Q1 2023 Dialogofase: Q2 2023 Inschrijvingsfase: Q3 2023 Inschrijving: Q3 2023 Voorlopige gunning: Q4 2023 Definitieve gunning: Q4 2023 Oplevering: 2027 Meerjarig Onderhoud: 2027-2029 (Lammebrug)

# Inleiding

In dit inkoopplan zijn de belangrijkste afwegingen en procedurele keuzes beschreven voor de uit te voeren Europese aanbesteding voor de D&C-overeenkomst N206 Europaweg.

Interne rolverdeling m.b.t. de aanbestedingsprocedure vindt u terug in de [Rollenmatrix Inkoopproces WERKEN, van toepassing voor alle Werken die door Inkoop begeleid worden.](#)

Onderstaande afwegingen zullen in de volgende paragrafen worden beschreven en toegelicht:

- Scope van het aan te besteden Werk en het gewenst eindresultaat;
- Financiële omvang van de opdracht en randvoorwaarden voor budget;
- Meest geschikte contractvorm en contractduur;
- Risico's, knelpunten en eventuele voorwaarden;
- Aantal potentiële inschrijvers, karakter van de markt en type en complexiteit van de opdracht;
- Onderwerpen in de Aanbestedingsdocumenten (Selectieleidraad en Inschrijvingsleidraad);
- Onderwerpen in de Contractdocumenten (Basisovereenkomst, Vraagspecificaties en Annexen);

Tevens is de Motiveringsplicht in het kader van het Aanbestedingsreglement Werken 2016 (ARW) bij de keuze voor onderstaande onderwerpen opgenomen:

- Aanbestedingsprocedure;
- Clustering van opdrachten;
- Wel/niet gebruik van percelen;
- Het vragen van een omzeteis;
- Het afwijken van overige voorschriften uit de [Gids Proportionaliteit.](#)

# Gemaakte afwegingen

## Scope van aan te besteden Werk en het gewenste eindresultaat

De provincie heeft besloten het programma RijnlandRoute in drie afzonderlijke contracten op de markt te zetten, t.w.:

- N434; A44 – verbinding – A4
- N206 ir. G. Tjalmaweg
- N206 Europaweg

De N206 Europaweg is het derde en laatste onderdeel van het programma RijnlandRoute dat zal worden aanbesteed. De projectscope van de verbreding van de N206 Europaweg en reconstructie van het Lammenschansplein komt voort uit de drie hoofddoelen van de RijnlandRoute:

- een betere oost-westverbinding voor het autoverkeer tussen de A4 en Katwijk;
- het verbeteren van de leefbaarheid in de regio Holland Rijnland;
- het mogelijk maken van ruimtelijke en economische ontwikkelingen in de regio.

De drie deelprojecten vertonen zowel financieel als verkeerskundig samenhang, maar zijn ruimtelijk, planning technisch en contract technisch te onderscheiden.

Naast deze projectdoelen zijn voor het deel N206 Europaweg de volgende Kritische Succesfactoren geformuleerd:

1. Het project dient gerealiseerd te worden binnen beschikbaar budget;
2. Het project dient maximaal publieksgericht uitgevoerd te worden zodat de overlast voor zowel het verkeer als de omgeving tot een minimum wordt beperkt;
3. Het project dient op een maatschappelijk verantwoorde en duurzame wijze gerealiseerd te worden;
4. Het projectresultaat dient optimaal te zijn ingepast in haar omgeving.

Deze kritische succesfactoren zijn vertaald naar een doelstelling voor de realisatie van het Werk, namelijk het verbeteren van de doorstroming N206 Europaweg, waarbij:

1. Veiligheid voorop staat;
2. De uitvoering en het resultaat van de Werkzaamheden een maximaal duurzame invulling kent;
3. Het resultaat van de Werkzaamheden valt binnen het vastgestelde plafondbedrag;
4. Bij de uitvoering van de werkzaamheden de verkeershinder wordt geminimaliseerd;
5. Bij de uitvoering van de werkzaamheden de omgevingshinder wordt geminimaliseerd.

De projectopdracht is uitgewerkt tot onderstaande projectscope:

1. Het verbreden van de N206 Europaweg te Leiden van 2x1 naar 2x2 rijstroken tussen de kruising van de N206 met de Hofvlietweg/westelijke aansluiting A4 aan de oostzijde en de Rooseveltstraat aan de westzijde (km 9.3 tot km 10.6);
2. Het (op verzoek van programma R-net) realiseren van een éézijdige busstrook voor lijnbussen vanaf het kruispunt N206 met de Hofvlietweg/westelijke aansluiting A4 tot aan de Lammebrug (de stad in);

3. Het slopen van de bestaande Lammebrug en het realiseren van een nieuwe (beweegbare) Lammebrug met een verhoogde doorvaarthoogte van 5,50m;
4. Het vernieuwen van de bedienings- en besturingsinstallatie van de brug, zodat deze bedienbaar is vanaf de provinciale bediencentrale;
5. Het laten voldoen van (de bedienings- en besturingsinstallatie van) de Lammebrug aan de Europese Machinerichtlijn (2006/42/EG), waardoor voor de Lammebrug een CE-markering kan worden verstrekt;
6. Het slopen van de bestaande Trekvlietbrug en het realiseren van een nieuwe Trekvlietbrug (vaste brug) met een verlaagde doorvaarthoogte;
7. Het vernieuwen van de duiker ten noorden van de Trekvlietbrug;
8. Het geheel vervangen van de geleide- en remmingwerken ter bescherming van de Lammebrug en Trekvlietbrug in het Rijn-Schiekanaal c.q de Trekvliet;
9. Het voorzien van het Rijn-Schiekanaal van afmeervoorzieningen die dienen als wachtplaatsen voor brugopeningen van de Lammebrug;
10. Het geheel vervangen/vernieuwen van de landverkeerseinen, scheepvaartseinen, voorwaarschuwingsseinen, geluidinstallaties, CCTV en afsluitboominstallaties van de Lammebrug;
11. Het aanpassen/reconstrueren van onderliggend wegennet (van gemeente Leiden): dit betreft de Vrouwenweg, Vlietweg, Cronensteyn, Kanaalweg, Lammenschansweg en Lammenschansplein;
12. Het aanpassen van de waterhuishouding binnen het projectgebied;
13. Het verwijderen van de duiker t.h.v. N206 km 9.8, het aanpassen van de duikerbrug Vrouwenvaart in de Vlietweg en het aanpassen van de watergang- en kering in de Vrouwenvaart;
14. Het veilig en comfortabel inpassen van de fietsstructuur is in de nieuwe situatie. Hierbij worden twee nieuwe fietsonderdoorgangen in het Lammenschansplein gebouwd. De 3 oude, bestaande fietstunnels in het Lammenschansplein worden gesloopt;
15. Het verleggen van diverse kabels en leidingen;
16. Het geheel vervangen van de openbare verlichting door een nieuwe installatie (incl. bekabeling);
17. Het geheel vervangen van de bestaande verkeersregelinstallaties door een nieuwe installatie (incl. bekabeling);
18. Het realiseren van een nieuwe verkeersregelinstallaties bij de aansluiting N206 Europaweg-busstrook-Vrouwenweg en de aansluiting Vlietweg-N206 Europaweg;
19. Het realiseren van de geluidswering is ter hoogte van het Lammenschansplein;
20. Het geheel vervangen en vernieuwen van de bewegwijzering, RVV-bebording en wegmeubilair;
21. Het (op verzoek van Dienst Beheer Infrastructuur) vervangen van delen van de oeverconstructie van het Rijn-Schiekanaal direct aansluitend aan de Lammebrug;
22. Het realiseren van meerdere faunapassages en faunavoorzieningen;
23. Het compenseren van gekapte bomen en het inpassen van de groeninrichting conform het bomencompensatieplan en het Esthetisch Programma van Eisen;
24. Het realiseren van een hoogwaardig fiets- en voetgangersgebied met verblijfsmogelijkheden van de 'beneden-wereld' van het Lammenschansplein tot en met de kade van het Rijn-Schiekanaal;
25. Het realiseren van een nieuwe Knotterpolderbrug met nieuwe waterkerende constructie;

26. Het gedurende 2 jaar verantwoordelijk zijn voor het Meerjarig Onderhoud van het bewegingswerk van de nieuwe Lammebrug;
27. Als optie in het contract: De aansluiting van de Plantijnstraat op de Kanaalweg aanpassen tot een veiligere aansluiting met een middengeleider, gezien de herontwikkeling van Lammenschansdriehoek en de verwachte toename van verkeer daardoor.

## **Financiële omvang van de opdracht, randvoorwaarden voor budget**

Naast de contractraming is het plafondbedrag bepaald, dit is onderdeel van de investeringsraming van het project. Het prijspeil van de raming is **31 december 2022**, ten opzichte van de laatste raming is een mogelijke indexering van 4 % doorgerekend op alle kosten. Dit resulteert in de volgende bedragen:

- De contractraming bedraagt **€ 65.422.249** (excl. BTW);
- Het plafondbedrag van de aanbesteding bedraagt **€ 71.441.095** (excl. BTW), afgerond **€ 71,5 mln**;
- Een additionele risicoreservering van € 5 mln maakt deel uit van de investeringsraming. Dit voor het geval het nodig mocht zijn om tijdens de Dialoofase de plafondprijs naar boven bij te stellen.
- De investeringsraming voor het gehele project bedraagt **€ 114.462.351** (excl. BTW), afgerond **€ 115 mln**

### Contractraming

2022 is voor het project N206 Europaweg de contractraming volledig geactualiseerd, waarbij de SSK-methodiek (Standaard Systematiek voor Kostenramingen) is gehanteerd. De definitieve contractraming is 'kostennota N206 Europaweg, revisie 9.3 Baseline 10 van 14 december 2022. Deze raming is opgesteld door ingenieursbureau Antea Group (Antea). De bedragen uit deze rapportage zijn gebaseerd op het prijspeil 1 juli 2022, tot slot is de raming geïndexeerd naar het prijspeil 31 december 2022.

De contractraming is veelvuldig getoetst:

- Zomer 2021 na herziening PIP getoetst door het team van kostprijsdeskundigen van zowel de provincie alsmede in eerder stadium de kostenpool van Rijkswaterstaat;
- Najaar 2022 na doorvoering optimalisaties intern getoetst en zoals is afgesproken met Antea, een externe toetsing door bureau FinHanz plaatsgevonden in oktober 2022;
- Najaar 2022 zijn de verwerking van de afspraken na de externe review getoetst door het project EW en het programma RLR.

### Plafondbedrag

Maandag 28 november is door de programmadirectie RLR besloten om een reservering in de raming op te nemen van 9,2% van de contractraming op basis van het advies van Antea in "Memo prijsplafond" van 28 september 2022.

### Investeringsraming project

De investeringsraming is de raming voor het gehele project N206 Europaweg. De gemaakte en de nog te maken kosten zijn volgens de SSK-systematiek inzichtelijk gebracht in de vastgestelde

projectraming versie 19 december 2022. In de investeringsraming is een totale risicoreservering opgenomen van € 10,3 mln voor risico's OG.

#### Budget

Het programma RijnlandRoute wordt gefinancierd door het Rijk, de Provincie Zuid-Holland, gemeenten en waterschap. Het totale aanlegbudget van het programma bedraagt € 1.002 mln (bron VGR-4-2022).

Onderstaande bijdragen zijn toegezegd:

<b>Bijdrage</b>	<b>Scope</b>	<b>Bedrag</b>
Totaal Rijksbijdrage incl IBOI	Oorspronkelijke projectscope	€ 22.370.757
Provinciale bijdrage (excl DBI)	Oorspronkelijke projectscope + Extra vervanging oeverconstructie Rijnschiekanaal	€ 23.698.722
Bijdrage DBI	Vervanging Lammebrug Vervanging Trekvlietbrug Europaweg (asfalt/ lichtmasten/ VRI/ fietstunnels 130K) oever Lammebrug Europaweg deel 1 oever Lammebrug Europaweg deel 2 Totaal	€ 4.300.000 € 2.000.000 € 1.400.000 € 135.000 € 364.859 € 8.199.859
Bijdrage programma R-net	Realisatie busbaan t.b.v R-net	€ 2.770.000
Bijdrage gemeente Leiden (excl 1 mln extra beheer en onderhoud)	1. Stelpost metselwerk kunstobject. 2. Aanpassing Plantijnstraat geraamd en meegenomen in contractraming. (afrekening vindt plaats obv. werkelijk gemaakte kosten) 3. geregelde fietsoversteek 4. drempels en trillingsonderzoek 5. plateau vrouwenweg 6. asfalteren bushalte 7. extra eisen na vergunningverlening van de reeds verlegde K&L Verkeersonderzoek Totaal	€ 80.000 € 150.000 € 75.000 € 75.000 € 25.000 € 25.000 € 196.500 € 16.548 € 643.048
Bijdrage K&L exploitanten	K&L werkzaamheden voor derden	€ 107.415

Bij de Machtiging tot Aanbesteding zijn raming en budget op 31 december 2022 in evenwicht. Op programmaniveau is de dekking verzorgd. Het project Europaweg maakt gebruik van de RijnlandRoute-brede indexeringsregeling binnen de provincie.

Over de voorgenomen dekking van de kosten is PS reeds geïnformeerd bij de aanbestedingsbrief van de 1e PS-rapportage over 2022. Effectuering daarvan vindt dan plaats bij het Kaderbesluit 2024 (in het voorjaar van 2023). Hierover zijn op 14 december 2022 tussen alle financieel betrokkenen binnen de PZH afspraken gemaakt. Deze liggen in het verlengde van de eerder in 2022 met de Bestuurder gemaakte afspraken en staan aan de basis aan de besluitvormingsdocumenten in de opmaat naar formele start van het aanbestedingstraject.

NB: De geraamde kosten van ca 1 mln euro voor het toekomstig beheer en onderhoud van de assets die na realisatie in eigendom en/of beheer komen van de gemeente worden door de gemeente gefinancierd. Dit is vastgelegd in de SOK.

#### Indexeringsaanpak

Tot en met 31 december 2022 is de contract- en projectraming geïndexeerd. Na gunning wordt de indexeringsaanpak op basis van de procesafspraken met PZI gevolgd. Dit maakt deel uit van de Besluitnota aan GS met betrekking tot de instemming met de start van de aanbesteding.

- Gezien de uitvoeringsduur van ruim 4 jaar (2024 – 2027) is ter beperking van het risico op prijsontwikkelingen voor de Opdrachtnemer, net als bij andere deelprojecten van de RijnlandRoute, een indexregeling opgenomen in de overeenkomst.
- Van de totale inschrijfprijs zal 95% geïndexeerd worden, hierbij is 5% winst en risico uitgesloten.
- 1 juli 2023 geldt als basis voor de indexregeling. De gegadigden kunnen op dat moment met actuele prijzen inschrijven en bij inschrijving is de indexering ten opzichte van dat moment helder; de indexeringcijfers worden elke maand met een vertraging van 3 maanden geproduceerd door de CROW.
- De indexering tussen 1 januari 2023 en 1 juli 2023 wordt bij de Kadernota 2024 (in feb/mrt 2023) aan het budget van de Europaweg toegevoegd.
- De onderdelen van deze indexregeling zijn afgestemd op de projectraming en bestaan uit de door het CROW gepubliceerde indices voor onder andere loon, gasolie, staal, wegebouwbitumen en betonproducten, betonmortel en cement.

### **Meest geschikte contractvorm en contractduur**

Er is een analyse naar de meest geschikte contractvorm uitgevoerd in oktober 2019. Destijds is op basis van het grote aantal (potentiële) wijzigingen en onzekerheden door Antea geadviseerd om de opdracht op basis van een bouwteam-overeenkomst aan te besteden of wellicht een twee-fasen UAV-gc overeenkomst. Destijds is echter besloten om de opdracht in het geheel (nog) niet aan te besteden, maar eerst meer duidelijkheid te krijgen over de projectscope en de destijds voorliggende onzekerheden.

Tijdens de uitwerking van het ontwerp op basis van het onherroepelijke Provinciaal Inpassingsplan RijnlandRoute is geconstateerd dat:

- a. Er sprake is van onvoorziene knelpunten;
- b. Er kansen zijn voor een slimmere en veiligere bouwfaserings;
- c. Er kansen zijn voor een versterking van de vormgevings- en omgevingskwaliteit.

In de periode 2020-2021 zijn ten aanzien van de kansen en de onzekerheden die aanwezig waren in het project keuzes gemaakt (inpassing busbaan (R-net), zuidelijke uitbreiding N206 i.p.v.

symmetrische verbredingen as-verschuiving- en verlaging van de hoogteligging van de Trekvliefbrug ten behoeve van het behouden van de locatie van het stamriool Leiden) waardoor er duidelijkheid is gekomen over de scope van de opdracht. De doorgevoerde scopewijzigingen zijn inmiddels planologisch opgenomen in de partiële herziening van het Provinciaal Inpassingsplan.

Doordat er in de periode 2020-2021 duidelijkheid is gekomen over de precieze projectopdracht en tevens het ontwerp verder is uitwerkt, is de ruimte voor inbreng van expertise van de markt beperkter geworden. Daarmee is de toegevoegde waarde om te kiezen voor een meer interactieve en flexibelere contractvorm (zoals een bouwteam of een twee-fasen UAV-GC contract, zoals in 2019 geadviseerd) afgenomen. De keuze om het ontwerp en uitvoering te integreren in één contract blijft wel veel toegevoegde waarde houden. Hierdoor wordt kennis van de uitvoerende partijen ingebracht in het ontwerp, wordt de overdracht van ontwerp naar uitvoering vereenvoudigd en het aantal raakvlakken en daarmee risico's verkleind. Ook afwegingen in het kader van de Economisch Meest Voordelige Inschrijving (EMVI)-criteria verkeersshinder, omgevingshinder, duurzaamheid en vormgeving kunnen door combineren van ontwerp en uitvoering in één contract geoptimaliseerd worden.

Op basis van bovenstaande argumenten is uiteindelijk gekozen voor een Design & Construct (D&C) overeenkomst op basis van de UAV-gc 2005, in plaats van de in 2019 geadviseerde bouwteam-overeenkomst of twee-fasen UAV-gc overeenkomst. Vanwege het risico op potentiële kinderziektes/storingen direct na realisatie, in met name het bewegingswerk van de Lammebrug, is gekozen om een tweejarige onderhoudsperiode mee te contracteren. De toekomstig Opdrachtnemer blijft gedurende deze twee jaar verantwoordelijk voor opvolging van storingen tijdens de theoretische piek van storingen in de beginfase. De verantwoordelijkheid voor opvolging van storingen gedurende deze twee jaar leidt tot een prikkel om tot een robuust ontwerp en uitvoering te komen.

Als gevolg van fouten in de raming, geconstateerd in februari 2022, is er op verzoek van de bestuurder en in samenwerking met de gemeente Leiden en DBI onderzocht in hoeverre er nog (financiële) optimalisaties gevonden konden worden binnen de kaders van het PIP en het Esthetisch Programma van Eisen. In juni 2022 is naar aanleiding van dit optimalisatietraject, dat in Q1 en Q2 van 2022 is doorlopen, geëvalueerd of de hierboven beschreven contractstrategie nog passend was voor de opgave. Conclusie hierbij was, dat er geen aanleiding werd gezien de contractstrategie nog te herzien. Vanwege de kansen die benoemd zijn in het optimalisatietraject, is nu echter wel gekozen een concurrentie gerichte dialoog toe te passen met als hoofddoel om - binnen het toelaatbare (vanuit de kaders van OG en de stakeholders van het project) - samen met de markt tot een optimalisatie van het aanbestedingsdossier te komen. Zie voor een verdere toelichting het onderdeel 'onderwerpen in de aanbestedingsleidraad' en de motivatie van de aanbestedingsprocedure in dit inkoopplan.

#### Conclusie contractvorm:

Er is gekozen voor een **Design and Construct-overeenkomst onder de UAV-gc 2005** met een **2-jarige periode van Meerjarig Onderhoud** voor het bewegingswerk Lammebrug.

#### Contractduur:

Door Antea is een referentieplanning opgesteld voor de ontwerp- en uitvoeringsfase van het contract op basis van een ontworpen fasering (Uitgangspuntennotitie – opstellen planning variant 7, revisie 7.0 van 17 oktober 2022).

Deze deterministische planning is op basis van het risicodossier van het project probabilistisch doorgerekend. De P85-waarde voor oplevering (bij een definitieve gunning in december 2023) komt uit op 15 december 2027.

Deze planning en de probabilistische doorrekening is getoetst door de adviseurs van de provincie. In de Basisovereenkomst is de uiterste **datum van oplevering** gesteld op **15 december 2027**.

### **Risico's, knelpunten en eventuele voorwaarden**

Op 28-11-2022 is met de programmadirectie RLR besloten - en vastgelegd in Memo prijsvorming op 1-12-2022 - om een risicoreservering op te nemen van 15% van de contractraming. Dit komt neer op € 10,3 mln.

Aansluitend op de werkwijze van het programma RLR, waarbij toekomstige opgedragen wijzigingen afgeboekt worden van de risicoreservering, is onderstaande de financiële verdeling tussen de risicothema's die het programma RLR onderscheidt:

Risico's m.b.t. optimalisaties, faseringen en veiligheid (aanpassingen op verzoek van OG);	€ 3.000.000
Risico's m.b.t. fouten/delta's in het contract;	€ 2.500.000
Risico's m.b.t. ondergrond (milieu, geotechniek) en de staat van het huidige areaal;	€ 2.500.000
Risico's m.b.t. hinder voor de bewoners en weggebruikers;	€ 1.500.000
Risico's m.b.t. vergunningen (OG);	€ 500.000
Risico's m.b.t. aanpassingen t.b.v. derden	€ 300.000
<hr/> Totale risico reservering	<hr/> € 10.300.000

Binnen de hierboven opgenomen risicothema's en -reserveringen, zijn de volgende risico's de belangrijkste voor de Aanbesteding:

#### **RIS-0032 Machtiging tot Aanbesteding (MtA) vertraagt**

Dit risico kan optreden door de volgende oorzaken:

- Onvoldoende vertrouwen in de kwaliteit van de MtA-documenten naar aanleiding van de KAd-toets en/of Gate review;
- Budgetonzekerheid; discussie rondom voorwaarden (prijsstijgingen en indexatie);
- Onvoldoende vertrouwen bij programmadirectie en/of bestuurder;
- Geen draagvlak bij stakeholders (Leiden en DBI) over de uitgangspunten t.a.v. doorstroming, fasering en verkeersmodel.

Ter mitigatie van dit risico is de volgende aanpak gekozen:

- De aanbevelingen vanuit de KAd-toets en/of Gate review worden door het project meegenomen in een verbeterslag in januari en februari 2023, hier neemt het project de voorgestelde 2 maanden voor en intensificeert het project de integrale samenwerking zoals aanbevolen;

- Het programma RLR heeft de dekking van de kosten afgestemd met BOG. Effectuering daarvan vindt dan plaats bij het Kaderbesluit 2024 (in het voorjaar van 2023). Hiermee wordt een tijdige start van het aanbestedingstraject mogelijk gemaakt;
- Het project hanteert een wekelijkse update van de planning waarin alle belangrijke activiteiten en besluiten zijn ingepland tot en met de start Dialoog waarmee de programmadirectie en de bestuurder meegenomen worden in de projectaanpak en voortgang;
- De Samenwerkingsovereenkomst (SOK) met Leiden en de Beheerdersovereenkomst met DBI zijn gezamenlijk opgesteld inmiddels ondertekend

#### **RIS-0046 Aanbesteding loopt uit of mislukt**

Dit risico kan optreden door de volgende oorzaken:

- Aantrekkende markt in de infrasector; veel concurrentie van andere vergelijkbare projecten in dezelfde jaren
- Project behoeft specifieke kennis en kunde die schaars is in de markt
- Plafondbedrag te laag (o.a. door stijging van materiaalprijzen door oorlog in Oekraïne) en tijds kader krap, waardoor de markt het project niet aantrekkelijk genoeg vindt
- Allocatie van risico's en onderliggende oorzaken onvoldoende expliciet beschreven (de veroorzaker dient te betalen); risicoprofiel voor ON te groot om aanbidding te doen
- Het is niet mogelijk om een accurate inschatting van de marktprijzen te maken;
- Inkooptermijnen staan onder druk door de marktsituatie
- Het ontwerp is niet maakbaar vanwege tegenstrijdigheden en te weinig ruimte
- OG niet gesteld staat voor de dialoofase

Ter mitigatie van dit risico zijn kwaliteitscontroles op alle contractdocumenten uitgevoerd:

- Intern toetsen van de 30%-, 60%-, 95%- en 100%-versie van de contractstukken door de projectorganisatie en de assetmanagers van DBI.
- Op de 100% versie (van Q3 2021) heeft ook een externe review plaatsgevonden door Lauwpro Management & Advies.
- Na de verwerkingslag van de optimalisaties (in Q2 2022 vastgesteld) is het contract intern getoetst door de projectorganisatie en door DBI
- Een (collegiale) KAd-toets in oktober 2022
- Een Gate-review in november 2022.
- De aanbestedingsleidraden, basisovereenkomst en annexen worden getoetst door de afdeling FJZ.
- Daarnaast is de aanbestedingsstrategie getoetst met de Markt tijdens een marktconsultatie op 19 oktober 2022.

Naast de kwaliteitscontrole op de contractdocumenten een is specifieke aanpak met betrekking tot de raming en de prijsstijgingen gehanteerd:

- Marktconsultatie met Bouwend Nederland, waarbij de aanbestedingsstrategie en de omgang met prijzen met de markt besproken is op 19 oktober 2022;
- Externe review van de contractraming door bureau Finhanz;
- Besluiten door de programmadirectie RLR over de te hanteren uitgangspunten voor de definitieve raming, vastgelegd in Memo prijsvorming op 1-12-2022.

### **RIS-0149 - Risico's m.b.t. ondergrond (milieu, geotechniek) en de staat van het huidige areaal**

Binnen deze risicoreservering zijn de volgende concrete risico's geïdentificeerd:

- RIS-0185 - Verontreinigingen in de bodem;
- RIS-0017 - Aantreffen van archeologische vondsten;
- RIS-0084 - Meer obstakels in de bodem dan waar rekening mee was gehouden;
- RIS-0037 - Instabiliteit grondwerk en/ of grondverschuivingen;
- RIS-0110 - Schade aan het stamruiol;
- RIS-0136 - Schade aan leidingen door zettingen;
- RIS-0155 - Schade in omgeving als gevolg van (retour)bemaling;
- RIS-0162 - Onvoldoende drooglegging bij kritische locaties;
- RIS-0200 - Verzakking als gevolg van droge periodes;
- RIS-0022 - Areaal voldoet niet meer aan minimale eisen: achterstallig onderhoud kunstwerken moet alsnog uitgevoerd worden.

Ter beheersing van deze risico's is extra aandacht geweest om te zorgen dat de door OG te verstrekken gegevens zo goed mogelijk zijn. Specifiek zijn daarbij de volgende acties uitgevoerd:

- Tijdens de voorbereiding zijn diverse milieukundige bodemonderzoeken, asbestinventarisaties, onderzoek naar aanwezigheid Chroom-6 en geotechnische onderzoeken uitgevoerd;
- Documentatie behorend bij het bestaande areaal/N206 is opgevraagd bij de huidige beheerders, hierbij is extra aandacht voor de staat van de Lammebrug, waarbij jaarlijks wordt beoordeeld of er extra onderhoud nodig is;
- In 2021 is nog een aanvullend geotechnisch onderzoek uitgevoerd door Antea, zodat de gegadigden zich een beter beeld kunnen vormen van de geotechnische risico's.

De uitgevoerde onderzoeken passen bij de fase van het project en wat van een professioneel Oprachtgever mag worden verwacht. Ondanks de uitgevoerde beheersmaatregelen blijft dit een aanzienlijk risico, ook gezien de ervaringen op onder andere het deelproject de ir. G. Tjalmaweg.

### **RIS-0002 - Aanpassingen in het contract zijn nodig omdat de uitvoeringsfasering niet haalbaar blijkt binnen de fysieke ruimte en gestelde kaders**

Om dit risico te mitigeren is het uitwerken van diverse faseringsvarianten en bijbehorende schetsontwerpen ten behoeve van de haalbaarheid opgedragen aan Antea. Uit diverse varianten is gekozen voor een faseringsvariant met de grootste doorstroming voor het verkeer.

In de gekozen variant wordt een tijdelijke Lammebrug, een tijdelijke Trekvlietbrug en een tijdelijk Lammenschansplein aangelegd naast de huidige infrastructuur die dan gesloopt kan worden. Om het aantal mogelijke verkeersbewegingen (en dus verstoringen) op het tijdelijke Lammenschansplein te reduceren, is het noodzakelijk de Kanaalweg voor de bouwperiode af te sluiten van verkeer. Hierdoor kan de verkeersregelinstallatie op het tijdelijke Lammenschansplein versimpeld worden en de 'groentijden' voor de doorgaande richtingen worden verlengd, hetgeen de doorstroming ten goede komt.

Voor deze faseringsoplossing is een verkeerskundige micro-simulatie gemodelleerd, waarmee de doorstroming van deze variant is doorgerekend ten aanzien van de zogenoemde verkeersintensiteiten, reistijden, wachtrijen en voertuigverliesuren. Via deze micro-simulatie is

aangetoond dat de doorstroming tijdens de tijdelijke situatie niet verslechtert ten opzichte van de huidige situatie. Deze fasering en bijbehorende micro-simulatie is ook afgestemd met gemeente Leiden, in verband met de noodzakelijkheid van het langdurig afsluiten van de Kanaalweg te Leiden. De afsluiting heeft de instemming van de gemeente en is ook vastgelegd in de Samenwerkingsovereenkomst (SOK) tussen provincie en gemeente Leiden.

In het contract wordt de tijdelijke fasering zoals uitgewerkt door Antea, niet voorgeschreven. Van Opdrachtnemer wordt geëist dat de tijdelijke fasering minimaal dezelfde doorstroming moet hebben als in de micro-simulatie. Hiermee blijft er voor de Opdrachtnemer de vrijheid om de beste tijdelijke fasering te ontwerpen. Daarnaast worden Inschrijvers via de EMVI uitgedaagd ten aanzien van minimaliseren van de verkeershinder ten opzichte van de micro-simulatie en andere bereikbaarheidseisen.

#### **RIS-0042 Niet tijdig een onherroepelijk PIP na partiele herziening**

Betreft het risico dat de schorsing van realisatie werkzaamheden langer duurt door het uitblijven van een positieve uitspraak van de Raad van State. Op het project is de crisis- en herstelwet van toepassing. Dit betekent dat de Raad van State binnen een wettelijke termijn van zes maanden na het einde van een beroepstermijn uitspraak moet doen. Deze termijn wordt echter niet gegarandeerd en afhankelijk van de drukte bij de Raad van State en de complexiteit van de zaak kan deze termijn worden overschreden. Als gevolg hiervan kan extra vertraging ontstaan.

Er zijn geen grote zienswijzen binnengekomen. De mogelijke vertraging is opgenomen in de referentieplanning van het project. Met betrekking tot de PIP is rekening gehouden met een jaar vertraging voor de uitspraak door de Raad van State.

### **Aantal potentiële inschrijvers, karakter van de markt, type en complexiteit van de opdracht**

#### *Complexiteit van de opdracht*

De complexiteit van de opdracht is enerzijds technisch van aard: het realiseren van een nieuwe beweegbare brug vergt specialistische kennis van de aannemer. Tevens ligt hier de uitdaging op het uitvoeringstechnische vlak. Ter plaatse van het Lammenschansplein moet de toekomstige Opdrachtnemer binnen de bebouwde kom, in een zeer beperkt ruimte, de nieuwe situatie gefaseerd bouwen. De verbreding van de N206 tussen Hofvlietweg en de Lammebrug is niet al te complex en kan gezien worden als een regulier GWW-opdracht, weliswaar in een gebied met een slechte grondslag (veen).

Anderzijds is het werk ook complex qua omgeving. Vanaf de Lammebrug bevindt het project zich binnen de bebouwde kom in een binnenstedelijke omgeving van Leiden, waar veel nieuwbouwwontwikkelingen (realisatie Lammenschansdriehoek en nieuwe schaatsbaan/zwembad) zijn. Daardoor zijn er veel stakeholders waar rekening mee gehouden moet worden. De Europaweg is met het Lammeschansplein een van de belangrijkste verkeersaders de stad Leiden in, alsmede de doorgaande weg richting Voorschoten. Het is daardoor een zeer druk gebruikte verkeersas voor zowel wegverkeer als fietsverkeer. Het behouden van voldoende verkeerscapaciteit gedurende de realisatie van het project is daarmee een groot aandachtspunt. Daarbij dient ook rekening gehouden te worden met het vaarwegverkeer ter plaatse.

#### *Karakter markt en potentiële inschrijvers.*

Op basis van de hierboven beschreven complexiteit vraagt de opgave om een aannemer met enerzijds de nodige technische ervaring op het gebied van beweegbare bruggen en GWW-werk en anderzijds het werken in een complexe binnenstedelijke omgeving met een krappe uitvoeringsruimte, hoge verkeersdruk en grote hoeveelheid stakeholders.

De verwachting is dat de meeste middelgrote- tot grote Nederlandse aannemers in de GWW-sector deze kennis in huis hebben en geschikt en in staat zijn dit project te realiseren. Naar verwachting zullen er combinaties gevormd worden tussen wegebouwaannemers enerzijds en specialisten in bouw van (beweegbare) bruggen anderzijds. De grote aannemers in Nederland hebben via hun dochtermaatschappijen al deze specialismen in huis. De verwachting is dat zes à zevenpartijen/combinaties belangstelling hebben voor dit Werk. Gezien de omvang en complexiteit worden buitenlandse aannemers niet verwacht, echter dit is uiteraard niet uit te sluiten. De marktconsultatie gehouden op 19 oktober 2022 heeft bevestigd dat er voldoende animo voor dit project is.

### **Onderwerpen in de Aanbestedingsdocumenten (Selectieleidraad en Dialoog- & Inschrijvingsleidraad)**

Eind 2021 was het uitgangspunt het contract via een niet-openbare aanbestedingsprocedure, met individuele inlichtingen in de markt te zetten.

Na het doorlopen van het optimalisatietraject en na evaluatie van de contract- en aanbestedingsstrategie, is in de zomer van 2022 alsnog gekozen voor een concurrentiegerichte dialoog als aanbestedingsprocedure. De voornaamste reden hiervoor is de extreme inflatie en onzekerheden van prijzen en leveringen van bouw materiaal als gevolg van de oorlog in Oekraïne. Deze ontwikkeling creëert het risico dat de markt tijdens de aanbesteding aangeeft niet binnen met de getelde eisen, plafondbedrag en (prijz)risicoverdeling in te kunnen schrijven. Een dialoogprocedure biedt de ruimte om tijdens de aanbesteding knelpunten in de voorwaarden en risico's tijdig bespreekbaar te maken. Daarnaast is in het optimalisatietraject dat doorlopen is in de periode Q1 en Q2 2022 een meer open houding ontstaan vanuit de belangrijkste stakeholders om andere oplossingsrichtingen toe te staan, indien dit bijdraagt aan de kwaliteit en haalbaarheid van het project. De dialoogprocedure wordt benut, om met de kennis van de markt tot een optimalisatie van het aanbestedingsdossier te komen en zodoende betere inschrijvingen te verkrijgen (zie tevens hieronder bij Motiveringsplicht). De concurrentiegerichte dialoogprocedure kent drie fasen die hieronder worden toegelicht:

**1. De selectiefase** waarin bedrijven (al dan niet in combinatie) zich als gegadigde kunnen melden, waarna in twee stappen de 3 meest geschikte partijen worden geselecteerd. Er is gekozen om de dialoofase met 3 partijen te doorlopen omdat het uit maatschappelijk perspectief wenselijk is (en tevens vanuit de aanbestedingswet een uitgangspunt) om de inschrijfkosten van gegadigden zo veel mogelijk te beperken. De aanbesteding wordt hierdoor ook interessanter gehouden voor de markt. Door naar 3 partijen terug te gaan, wordt de benodigde inzet beperkt, terwijl er voldoende concurrentie overblijft voor de inschrijvingsfase.

In de selectiefase dienen de gegadigde aan te tonen of ze voldoen aan de geschiktheidseisen en moeten ze een selectieproduct indienen. De gegadigde zullen allereerst worden geselecteerd op

het voldoen aan de voor dit project relevante geschiktheidseisen (knock-out). Indien er meer dan 3 gegadigde voldoen aan de geschiktheidseisen zal op basis van een selectieproduct met daarbij bepaalde selectiecriteria nader geselecteerd worden naar de 3 meest geschikte partijen, die doorgaan naar de dialoofase. De bepalingen hieromtrent zijn opgenomen in de Selectieleidraad.

De **geschiktheidseisen** voor de scope van dit contract zijn:

- Beroepsbevoegdheid:
  - o Inschrijving in het beroeps- of handelsregister
- Technische en beroepsbekwaamheid:
  - o Ervaring met ontwerp en uitvoering van een infrastructureel wegebouwproject
  - o Ervaring met ontwerp en uitvoering van een beweegbare brug geschikt voor gemotoriseerd verkeer
  - o Ervaring met bouw- en verkeersfaseringen van een regionale stroomweg
  - o Ervaring met Omgevingsmanagement bij een wegenproject in bebouwede kom
  - o Ervaring met werken in en/of aan een waterkering
- Kwaliteit en veiligheid:
  - o Kwaliteitssysteemcertificaat op basis van de norm NEN-EN-ISO 9001:2015
  - o VCA\*\*-certificaat of gelijkwaardig
- Financiële en economische draagkracht
  - o (alleen winnaar bij voorlopige gunning) bereidheidsverklaring bank tot verlenen bankgarantie van 5% van de opdrachtsom

Het **selectie criterium** binnen het contract is het visiedocument veiligheid. Deze aanpak zal ertoe leiden dat de drie partijen die de beste visie hebben omtrent de borging van veiligheid,<sup>1</sup> meedingen in de dialoog- en inschrijvingsfase. Met dit selectie criterium wordt invulling gegeven aan de aanbeveling van de Commissie van Van Dam in het onderzoeksrapport 'Corbulotunnel: van driehoek naar ruit', om veiligheid onderdeel te maken van de aanbestedingsprocedure. In het visiedocument veiligheid worden gegadigde gevraagd te reflecteren op en hun visie te geven op welke wijze binnen hun organisatie(s) invulling wordt gegeven aan de aanbeveling van het onderzoek: 'Van driehoek naar ruit: breng veiligheid in het geding!' (pag. 23 van het onderzoeksrapport). In deze visie moeten de gegadigde een analyse geven waarom het integraal en expliciet meenemen van veiligheid naast de criteria geld, tijd en kwaliteit in projecten nog onvoldoende tot zijn recht komt, aangeven welke organisatorische maatregelen zij treffen om invulling te geven aan de aanbeveling van commissie van Van Dam en aan te geven hoe zijn opdrachtgever hierin meenemen.

Met dit selectie criterium wordt gezorgd dat de dialoog- en inschrijvingsfase wordt doorlopen met de drie partijen die veiligheid aantoonbaar het best hebben verankerd in hun bedrijfscultuur en in staat zijn veiligheid als integraal onderdeel (naast de aspecten geld, tijd en kwaliteit) te borgen. Dit sluit aan op de doelstelling van de provincie dat veiligheid voorop staat.

**2. De dialoofase** waarin door middel van dialooggesprekken naar de inschrijvingsfase wordt toegewerkt. De gegadigden ontvangen voor deze fase de aanbestedingsdocumenten. Op basis van deze documenten wordt de dialoog gevoerd, met als hoofddoel om – binnen het toelaatbare

---

<sup>1</sup> Memo Aanscherping veiligheidsaanpak project Europaweg versie 02-11-2022.

voor de provincie en de stakeholders van het project- tot een optimalisatie en beter begrip van het aanbestedingsdossier te komen en zodoende betere inschrijvingen.

De provincie beoogt in de dialoofase - in het specifiek - de volgende doelen na te streven:

1. Te komen tot de meest optimale uitvoeringsfasering voor het project (eventuele knelpunten in de eisenset bespreekbaar te maken).
2. Te komen tot het meest optimale ontwerp voor de Lammebrug (eventuele knelpunten in de eisenset bespreekbaar te maken).
3. Zo veel mogelijk geldige inschrijvingen (binnen alle voorwaarden en de plafondprijs) te verkrijgen (mede gegeven de risico's omtrent inflatie, prijsfluctuaties en schaarste van bouw materiaal).

Daarnaast moet de dialoofase in zijn algemeenheid leiden tot een prettig en open gesprek tussen de gegadigde en de provincie, waarbij er de mogelijkheid is voor de gegadigden om gedurende de aanbesteding aanvullende onderwerpen te agenderen die nodig zijn tot een goede en geldige inschrijving te komen.

Voor de dialoofase worden een aantal stappen voorzien:

1. De dialoofase wordt gestart met een **startbijeenkomst**, waarin de gegadigden en leden van het projectteam kunnen kennismaken, het project, de scope en doelstellingen van het project worden toegelicht. Tevens zal tijdens de startbijeenkomst het doel en de spelregels van de dialoofase nader worden toegelicht.
2. Na een inleesperiode voor de 3 gegadigde worden de **dialooggesprekken** gestart. Er zullen drie dialoogrondes worden doorlopen. Deze keuze is gebaseerd op de verwachting dat de opdrachtnemer eerst een ronde nodig heeft om optimalisaties te verkennen, alvorens concrete oplossingen en optimalisaties aan te dragen. Het is wenselijk om 2 rondes te hebben om oplossingsrichtingen en optimalisaties te kunnen bespreken.

In de drie dialoogrondes kunnen alle onderwerpen besproken worden. De opdrachtnemer mag zelf de agenda van de dialoogronde te bepalen. Op deze manier kan de opdrachtnemer de dialoog passend maken op zijn proces om tot een goede en geldige inschrijving te komen. De provincie vult de agenda aan met de onderwerpen die zij wenst te bespreken. Aan de hand van de tot stand gekomen agenda's zal de provincie de dialooggesprekken vormgeven met de daarvoor geschikte deelnemers vanuit opdrachtgeverszijde.

In aansluiting op de doelstelling van de provincie worden de gegadigde gevraagd, uiterlijk de tweede dialoogronde, een ontwerp van de tijdelijke fasering en het ontwerp van de Lammebrug als dialoogproduct in te dienen waarbij de eisconflicten worden aangeduid. Deze producten worden geen onderdeel van de inschrijving (wordt expliciet benoemd in de basisovereenkomst), maar dienen slechts als onderbouwing voor de door gegadigde aangedragen oplossingen en mogelijke optimalisaties tijdens de dialoog.

Om het daadwerkelijke doel van de dialoofase te bereiken en de dialoog effectief te kunnen doorlopen, moet het voor de gegadigde duidelijk zijn waar ruimte voor optimalisatie ligt en waar niet. Daarnaast vindt een dialoofase plaats onder hoge tijdsdruk. De provincie moet in staat zijn snel tot besluiten te kunnen komen indien gegadigde vragen aanpassingen te doen aan het aanbestedingsdossier. Om bovenstaand te garanderen zal voor de dialoog een goede voorbereiding worden getroffen met het dialoogteam van PZH en de belangrijkste experts en stakeholders die betrokken worden in of bij de dialooggesprekken. Met de stakeholders zal (ook naar aanleiding van de gesprekken die hebben plaatsgevonden in de optimalisatiefase van het project) nog goed worden afgekaderd welke ruimtes bespreekbaar zijn en welke niet. Deze afkadering zal ook op hoofdlijnen bij de startbijeenkomst besproken worden met de gegadigde. Er zal in de dialoog wel ruimte worden geboden aan de gegadigde punten buiten deze kaders bespreekbaar te maken, indien hier een hele goede onderbouwing aan ten grondslag ligt.

3. Na afsluiting van de dialoofase start de **inschrijvingsfase** waarin de inschrijvers worden gevraagd een inschrijving te doen die wordt beoordeeld, waarna de inschrijving met de Beste Prijs Kwaliteit Verhouding (BPKV) wordt opgedragen.

Het bepalen van de inschrijving met de beste prijs-kwaliteit verhouding gebeurt aan de hand van EMVI-criteria. Net als alle provinciale aanbestedingen worden ook de 3 deelprojecten van de RijnlandRoute worden op basis van BPKV. Als gunningscriteria komen de items in aanmerking waar de aanbesteder een hoog belang aan hecht en waar de toekomstige Oprachtnemer nog invloed op uit kan oefenen.

De inkoopdoelen voor de 3 deelprojecten van de RijnlandRoute zijn opgenomen in de Inkoopstrategie RijnlandRoute (24 oktober 2014), welke is vastgesteld door Gedeputeerde Staten en ter kennisgeving is toegezonden aan Provinciale Staten. De inkoopdoelen uit deze Inkoopstrategie RijnlandRoute zijn bruikbaar voor het formuleren (sub)gunningscriteria en zijn:

1. Het project dient gerealiseerd te worden binnen het beschikbare budget;
2. En met inachtneming van aangenomen moties<sup>2</sup>;
3. Het project dient maximaal publieksgericht uitgevoerd te worden zodat de overlast voor het verkeer en de omgeving tot een minimum wordt beperkt;
4. De ingebruikname van de RLR dient zo snel als mogelijk plaats te vinden;
5. De RLR dient op een maatschappelijk verantwoorde en duurzame wijze gerealiseerd te worden

Verwerking van deze inkoopdoelen in het contract / aanbestedingsleidraad heeft als volgt plaatsgevonden:

---

<sup>2</sup> Motie 447 (Inpassingsmaatregelen RijnlandRoute in Oostvlietpolder t.b.v. weidevogels), motie 448 (Inpassing RijnlandRoute: aanbestedingsvoordelen bij aanleg van de RijnlandRoute aan te wenden voor een verbeterde inpassing van de weg bij de Stevenshospolder en bij de Oostvlietpolder), motie 449 (Inpassingsmaatregelen RijnlandRoute ter hoogte van Vlietland: akoestische en visuele effecten zoveel mogelijk mitigeren) en motie 453 (Inpassing RijnlandRoute in Katwijk: een meer optimale inpassing te realiseren bij Valkenburg-West)

- ad 1) Dit doel wordt reeds behaald door het stellen van een plafondbedrag in de aanbestedingsleidraad. Aanbiedingen die hoger zijn dan het plafondbedrag zijn ongeldig.
- ad 2) De moties (zie voetnoot) hebben grotendeels betrekking op inpassing van de nieuwe provinciale weg N434 en/of N206 Tjalmaweg. De moties betreffende de Oostvlietpolder hebben wel een raakvlak met N206 Europaweg. Bij het opstellen van het Esthetisch Programma van Eisen is reeds rekening gehouden met deze moties betreffende inpassing. Dit kwaliteitsniveau is als eis opgenomen in het contract. Ook dit inkoopdoel is verwerkt tot een gunningscriterium;
- ad 3) Dit inkoopdoel wordt gunningscriterium toegepast;
- ad 4) Dit doel wordt behaald door een uiterste datum van Oplevering te stellen, waar een boeteregeling van toepassing is bij overschrijding (€10.000,- per extra dag). Daarnaast heeft een Opdrachtnemer van nature een prikkel om projecten zo snel mogelijk uit te voeren.
- ad 5) Duurzaamheid wordt als gunningscriterium toegepast. Ten aanzien van de maatschappelijk verantwoorde wijze van realisatie: in het contract (Vraagspecificatie deel 2 – proces) zijn bepalingen opgenomen omtrent social return on investment.

Voor de N206 Europaweg zijn, in overeenstemming met de inkoopdoelen, maar ook de projectdoelen van de Europaweg de volgende gunningscriteria opgesteld:

- Minimaliseren Verkeershinder (doel 3)
- Minimaliseren Omgevingshinder (doel 3)
- Maximaliseren Duurzaamheid (doel 5)
- Maximaliseren vormgevings- en inpassingskwaliteit (doel 2)

#### Minimaliseren verkeershinder

De Inschrijvers dienen zo concreet mogelijk aan te geven hoe ze zullen omgaan met het voorkomen/beperken van hinder (beleving) voor het verkeer (zowel autoverkeer als fiets/voetgangers) tijdens de bouwfase. Inschrijvers kunnen scoren op hun visie op verkeersmanagement, maatregelen om hinder te beperken op N206 (per bouwfase), onderliggend weggennet en vaarweg, beperking vervoersbewegingen bouwverkeer/wijze van transport, duur van de werkzaamheden, periode van de werkzaamheden ('s nachts, overdag), bereikbaarheid bedrijven/woningen.

#### Minimaliseren omgevingshinder

De Inschrijvers dienen zo concreet mogelijk aan te geven hoe ze zullen omgaan met het voorkomen/beperken van hinder voor de omgeving (omwonenden, bedrijven, recreanten, etc.) tijdens de bouwfase. Inschrijvers kunnen scoren op hun visie op het gebied, maatregelen om hinder (beleving) te beperken ten aanzien van geluid, stof, luchtkwaliteit, lichtoverlast, trillingen, hoeveelheid bouwverkeer, sociale onveiligheid, bouw- en zwerfafval en behoud van leefbaarheid. Daarnaast dient men specifiek in te gaan op het voorkomen van schade aan objecten in de nabijheid.

#### Maximaliseren duurzaamheid

De Inschrijvers dienen de belangrijkste onderdelen van het project (alle kunstwerken, (tijdelijk) wegenwerk, oeververvanging, alsmede de energiekosten van de Lammebrug tijdens de levensduur) op te geven in de DuboCalc-rekensoftware. Met DuboCalc zijn alle milieueffecten vanaf winning tot en met de sloop van een GWW-werk te berekenen. Vervolgens rekent DuboCalc deze effecten om via de schaduwprijsmethode tot één getal: de Milieu-Kosten-Indicator. Hoe lager het MKI-getal, hoe duurzamer de Inschrijving.

#### Maximaliseren vormgevings- en inpassingskwaliteit

De Inschrijvers dienen te concreet mogelijk aan te geven hoe in het ontwerp- en uitvoeringsproces het aspect ruimtelijke kwaliteit geborgd wordt en wat de rol en bevoegdheid van de in te zetten architect zal zijn.

#### **Waardebepaling EMVI**

De kwaliteitswaarde van de EMVI-criteria dient in balans te zijn zodat de inschrijver met de beste prijs/kwaliteitverhouding ook daadwerkelijk als winnaar uit de bus komt.

Bij toepassen van EMVI, dient dit de inschrijvers wel voldoende uit te dagen; inschrijvers dienen zich te kunnen onderscheiden. Dit pleit voor een substantieel beschikbaar bedrag voor kwaliteit. Richtlijn is om voor fictieve vermindering van de inschrijfprijs een bedrag aan te houden tussen de 20 – 70% van de bedrijfseconomische raming.

Bij een te laag percentage worden de inschrijvers onvoldoende uitgedaagd en is de EMVI te weinig onderscheidend (risico op prijsvechters). Bij een te hoog percentage wordt mogelijk strategisch ingeschreven en neemt de prijs/kwaliteitverhouding af en/of er worden sancties op niet naleven ingecalculeerd. Bij een hoog percentage kan het risico op strategisch inschrijven d.m.v. een plafondprijs worden tegengegaan. Bij project Rijnlandroute is hiervoor gekozen, mede omdat een plafondprijs de provincie de zekerheid geeft dat de inschrijvingen binnen het beschikbare budget vallen.

Een percentage van 55% van de plafondprijs zal ertoe leiden dat inschrijvers zonder enige kwaliteitsimpuls (prijsvechter) in de ranking zeker wegvallen tegen de aanbiedingen waarbij wel wordt ingezet op kwaliteit. Hiermee wordt de voorgestelde prijs-kwaliteitverhouding voldoende onderscheidend geacht.

De plafondprijs bedraagt € 71,5 mln prijspeil 31 december 2022, 55% is € 40 mln voor EMVI. De verdeling over de gunningscriteria is als volgt:

A	Beperking Verkeershinder	30% (€ 12 mln)
B	Beperking Omgevingshinder	30% (€ 12 mln)
C	Duurzaamheid	30% (€ 12 mln)
D	Vormgeving	10% (€ 4 mln)

#### Beoordeling van de EMVI-criteria

##### *Prestatiecriteria*

Het EMVI-criteria Duurzaamheid is een prestatie criterium. Hiervoor kan de beschreven kwaliteit van de aanbidding direct langs een objectieve meetlat (zijnde de DuBoCalc-spreadsheet en het aantal MKI's) worden gelegd en de kwaliteitsmeerwaarde volgt uit deze modellen.

Voor wat betreft Duurzaamheid is referentieontwerp, baseline 10.9 doorgerekend met DuBoCalc. In de applicatie DuBoCalc zijn alle milieueffecten van een materiaal vanaf winning tot en met sloop en het energieverbruik te berekenen. Het programma rekent al deze effecten om naar een MKI-waarde. Voor project N206 Europaweg worden de volgende materialen doorgerekend:

- Grondwerk (ontgraven, leveren, verwerken, afvoeren)
- Asfalt incl. fundering
- Duikers
- Kunstwerken (beton, staal, damwand/keerwand, folie)
- Energieverbruik Lammebrug

Hieruit volgt een MKI-waarde (Milieu Kosten Indicator waarde) behorend bij het referentieontwerp, baseline 10.8 van **5.965.185 mki** en een bijbehorende CO<sub>2</sub>-uitstoot van **119.304 ton**. (rapport Duurzaamheidsnota N206 - Europaweg, revisie 3.0 van 18 oktober 2022)

Een maximale EMVI-score wordt behaald bij 10% van de referentiewaarde (dus 596.518 mki met bijbehorende CO<sub>2</sub>-uitstoot van 11.900 ton). De verdeling van de score is progressief, dus 'makkelijkste' winst in mki's levert in de EMVI het minst op en de 'laatste' mki's milieuwinst, vlak voor het maximum leveren naar verhouding het meest op.

#### *Kwaliteitscriteria*

De EMVI-criteria Beperking Verkeersshinder, Beperking Omgevingshinder en Vormgeving zijn kwaliteitscriteria. De beschreven kwaliteit kan hiervoor niet objectief worden gekwantificeerd. Beoordeling hiervan vindt plaats d.m.v. een cijfer op basis van meningsvorming vanuit vakmanschap. Per criteria zal een beoordelingsteam van experts worden gevormd die gezamenlijk het beoordelingscijfer bepalen. Dit beoordelingscijfer is de grondslag voor de meerwaarde.

## **Onderwerpen in de Contractdocumenten (Basisovereenkomst, Vraagspecificaties en Annexen)**

### *Basisovereenkomst*

De standaard Basisovereenkomst van de UAV-gc is aangehouden.

### *Vraagspecificatie*

Vraagspecificatie deel 0: Hierin wordt op hoofdlijnen beschreven wat de Opdrachtgever met dit project wil bereiken en wordt de structuur van de Vraagspecificatie en Annexen toegelicht.

Vraagspecificatie deel 1 (Systeemeisen): Dit document beschrijft aan welke eisen de onderdelen van het Systeem 'RijnlandRoute N206 Europaweg' moeten voldoen. Deze eisen zijn functioneel omschreven om de marktpartijen (binnen de eisen) nog de mogelijkheid tot ontwerptimalisaties en creativiteit in te brengen. De ontwerpvrijheid van de Opdrachtnemer ziet voornamelijk op materialisatie, ontwerp kunstwerken, faseringsontwerp, uitvoeringsmethoden en bouwlogistiek.

Twee belangrijke bepalende inperkingen hierbij zijn:

1. Het Esthetisch Programma van Eisen (EPvE). In dit document, dat in de Vraagspecificatie deel 1 wordt voorgeschreven, is de vereiste ruimtelijke kwaliteit beschreven in eisen en afbeeldingen. Hoewel het document de ontwerpvrijheid inperkt, verlaagt het document tevens het risicoprofiel van de Opdrachtnemer ten aanzien van de vergunbaarheid/welstandsrisico nu er duidelijkheid is omtrent de ruimtelijke kwaliteit. Het plan is opgesteld door architectenbureau Next en is (na inspraak) vastgesteld door de gemeenteraad van Leiden als vervangende welstandsnota voor de N206 Europaweg. In het optimalisatietraject in Q1 en Q2 2021 zijn enkele onderdelen van het EPvE nader geconcretiseerd, om de aanwezige ruimte voor de aannemer duidelijker te maken. Het Q-team heeft goedkeuring gegeven op deze concretisering.
2. Het Referentieontwerp (RO), baseline 10.8. Voor het wegontwerp is in de Vraagspecificatie deel 1 één eis opgenomen dat er (op onderdelen) voldaan dient te worden aan het Referentieontwerp, baseline 10.8. (wegontwerp). Dit heeft een tweetal redenen:
  - a. het wegontwerp stijgt qua verkeerskundige kwaliteit uit boven de normen en richtlijnen. De opstellengten (voor de VRI's), locatie van con- en divergentiepunten en layout van kruisingen van is ruimer dan de normen en richtlijnen voorschrijven. Dit geeft de meest optimale doorstroming in de eindsituatie. Dit wegontwerp is reeds afgestemd met en heeft de instemming van de wegbeheerder DBI;
  - b. Daarnaast is het referentieontwerp, afgestemd met en heeft de instemming van gemeente Leiden. In het project is sprake van aanpassingen en reconstructies van grote delen van het onderliggend wegennet van en fietspadenstructuur van gemeente Leiden. Dit betreft de Vlietweg, Cronensteyn, Vrouwenweg, Kanaalweg, Lammenschansweg en Lammenschansplein (deels), alsmede de gehele fietspadenstructuur binnen het projectgebied. Gemeente Leiden heeft aangegeven dat deze onderdelen volgens het (bij hen gevalideerde) referentieontwerp uitgevoerd dienen te worden. Aangezien de gemeente voor deze delen de (juridisch) wegbeheerder is en de infrastructuur ook weer na afloop in beheer en onderhoud terug dient te nemen, is aan deze wens gehoor gegeven.

Vanuit andere projecten binnen het programma RijnlandRoute is gebleken dat het meegeven van een referentieontwerp een tweetal risico's met zich mee kan brengen. Enerzijds kan het risico optreden dat de bindend voorgeschreven onderdelen van het RO conflicteren met de andere eisen of de inpasbaarheid van het project binnen de grenzen. Als beheersmaatregel is in het contract duidelijk aangegeven wanneer de bindende onderdelen van het RO prevaleren boven andere eisen. In de KAd-toets van het contract wordt dit tevens op dit risico getoetst.

Het tweede risico is dat de Opdrachtnemer het RO gebruikt om zijn ontwerp te maken, ook voor de delen waarvoor het RO niet bindend is voorgeschreven. Hiermee wordt het referentieontwerp gebruikt voor een doeleinde waar het niet voor is bedoeld, met als mogelijk gevolg dat een opdrachtnemer er later achter komt dat het hanteren van dit uitgangpunt contrasteert met andere eisen. Als beheersmaatregel wordt in de Vraag Specificatie 0 duidelijk benadrukt wat de functie van het RO is. Daarin wordt ook benoemd dat RO nadrukkelijk niet bedoeld is als basis van het gehele ontwerp. Tevens worden alle

bindende onderdelen van het RO benoemd in één eis, zodat het overzichtelijk is wat wel en niet bindend is binnen het RO.

Bovenstaande risico's zijn, ondanks de bovengenoemde beheersmaatregelen, niet geheel weg te nemen (net als het algemene risico dat er fouten in het contractdossier zitten, die leiden tot een VtW met meerkosten). Het restrisico is opgenomen in het risicodossier.

Vraagspecificatie deel 2 (Proceseisen): Dit document beschrijft de eisen die worden gesteld aan diverse (uitvoering)processen. In dit document zijn ook de (minimum)eisen t.a.v. de bereikbaarheid tijdens de realisatieperiode opgenomen.

Annexen:

De standaard annexen onder de UAV-GC zijn gehanteerd. In Annex XII worden enkele wijzigingen op de UAV-GC benoemd conform de standaard van PZH.

## Motiveringsplicht

### Aanbestedingsprocedure

Gegeven de omvang (en raming) van de opdracht wordt het werk Europees aanbesteedt.

Er is gekozen voor de procedure concurrentiegerichte dialoog. Dit omdat het project voor wat betreft de fasering en het ontwerp van de verhoogde beweegbare Lammbrug veel complexiteit met zich meer brengt. Kennis van de markt (de ingenieursdiensten binnen deze partijen) is essentieel om tot de meest optimale ontwerpoplossing te komen die aansluit bij de behoefte van de provincie. De concurrentiegerichte dialoog wordt benut om binnen de kaders die toelaatbaar zijn voor opdrachtgever en stakeholders tot de meest optimale eisen te komen.

Tevens is de concurrentiegerichte dialoogprocedure passend binnen dit project omdat er sprake is van een bijzondere omstandigheid in relatie tot financiële voorwaarden en risico's van het project, in verband met de extreme inflatie, prijsfluctuaties een schaarste rondom bouw materiaal als gevolg van de oorlog in Oekraïne. Deze bijzondere omstandigheid kan ertoe leiden dat de markt het niet haalbaar acht binnen de voorwaarde van het contract en plafondprijs in te schrijven. De dialoogfase wordt benut om de knelpunten aangaande de financiële voorwaarden en risico's tijdens de aanbesteding op tafel te krijgen en hier tijdig op in te kunnen spelen gedurende aanbestedingsprocedure.

Hiermee voldoet het project aan de voorwaarde voor toepassing van de procedure concurrentiegerichte dialoog conform art 2.28 van de aanbestedingswet.

### Clustering van opdrachten / raam- of meerjarenovereenkomst

De totale opgave van de RijnlandRoute is reeds opgeknipt in 3 contracten (zie inkoopstrategie uit 2014):

- project A4 – tunneltracé N434 – A44 – N206 Plesmanlaan
- N206 Tjalmaweg
- N206 Europaweg

De werkzaamheden binnen de opgave N206 Europaweg zijn - met name vanuit doorstroming en bereikbaarheid - dermate met elkaar verweven, dat het verder opknippen van opgaves onwenselijk is.

### **Wel/niet gebruik van percelen bij clustering van opdrachten**

Zie hierboven. Gezien de samenhang tussen alle genoemde werkzaamheden is het niet wenselijk gebruik te maken van percelen. Dit leidt tot lastig te beheersen raakvlakken en daarmee tot extra risico's voor de provincie.

### **Varianten toegestaan?**

Er zijn geen varianten toegestaan.

### **Wordt gegund op laagste prijs?**

Nee, er wordt gegund op beste prijs- kwaliteitverhouding

### **Wordt gegund op laagste kosten?**

Nee, er wordt gegund op beste prijs- kwaliteitverhouding.

### **Het vragen van een omzeteis**

Er wordt geen omzeteis gevraagd. Wel worden bij de diverse geschiktheidseisen voor technische- en beroepsbekwaamheid eisen gesteld aan de omvang die deze referenties moeten hebben.

### **Het afwijken van overige voorschriften uit de Gids Proportionaliteit.**

Niet van toepassing.

*Het inkoopplan is op hoofdlijnen, de details worden in de aanbestedingsdocumenten verder uitgewerkt.*