

Datum 26-jul-2019
Documentnr. ASD-NOT-0728
Blad 1 van 4

Aan [REDACTED]
Kopie aan [REDACTED]
Van [REDACTED]

Datum 26-jul-2019
Documentnr. ASD-NOT-0728
Blad 1 van 4

Onderwerp: WOG HR 7.0: Kritische beslissingen juli – aug 2019

Als gevolg van de WOG Hydraulische randvoorwaarden 7.0 zal Kritieke Vertraging ontstaan als er geen mitigerende maatregelen worden genomen. Levvel heeft dat inzichtelijk gemaakt d.m.v. het uitwerken van 'variant 1' en dat op 26 juni 2019 aan RWS toegelicht. In navolging van afspraak 21 d.d. 1 juli 2019 en afspraak 14 d.d. 27 mei 2019 heeft Levvel op basis van die uitgevoerde 1^e analyse en inventarisatie van 'planningsknoppen' gezamenlijk met RWS een prioritering van maatregelen bepaald. De maatregelen hebben geleid tot een conceptplanning (variant 3 'loslaten EMVI beloften en verkeersfaseringseisen') dat op het planningsniveau van de management samenvatting leidt tot een aanzienlijke beperking van de vertraging.

Op 17 juli 2019 hebben RWS en Levvel afgesproken nader te onderzoeken of en in welke mate variant 3 daadwerkelijk mogelijkheden biedt om de vertraging te beperken aangezien er nog grote onzekerheden zitten in de uitwerking daarvan en tevens of de uitgangspunten onder de variant juist zijn (bv. de ontwerpplanning dient ge-update te worden). Daarnaast is nog onzeker of de maatregelen wel het effect zullen hebben dat wordt beoogd (als voorbeeld is het mogelijk dat in de management samenvatting van de planning relaties ontbreken die in de gesloten netwerkplanning in planningsprogramma Primavera wel aanwezig zijn of dat de bouwlogistiek 'roet in het eten gooit').

Kortom er zijn onzekerheden waarvan RWS en Levvel nu of op korte termijn niet weten wat de impact zal zijn. Wel bekend is dat als onderstaande beslissingen, die in de afspraken 25.2 en 25.3 d.d. 17 juli 2019 zijn onderverdeeld in 'voorwaarden' en 'keuzes', nu niet worden genomen dat de vertraging daardoor toe zal nemen. Daarom dient RWS op dit moment in ieder geval onderstaande 'no-regret' beslissingen te nemen. Waarschijnlijk zullen later extra of aanvullende maatregelen en/of beslissingen moeten worden genomen omdat nu niet te overzien wat de gevolgen zijn (hetgeen voortvloeit uit de afspraak om incrementele besluitvorming (afspraak 1 d.d. 25 april 2019) toe te passen). Voorbeelden hiervan zijn EMVI beloften en eisen in relatie tot de MKI-scores, dubocalc verplichtingen, energievoorzieningen. In die zin is deze lijst met keuzes, los te laten EMVI beloften en/of eisen niet uitputtend.

Keuzes: (zie afspraak 25.3 d.d. 17-07-2019)

- **Inkoop-pakketten staal** mogen opgeknipt worden indien dat, voor zover bekend op het moment van de beslissing, tot beperking van de vertraging leidt. De financiële consequenties daarvan t.o.v. de tendergedachte worden gedragen door RWS. Concreet betekent deze beslissing in dit geval dat z.s.m. gesprekken met een beperkt aantal staalleveranciers in Nederland (en omstreken) worden opgestart t.b.v. de inkoop van de deuren van keersluis Den Oever en keersluis Kornwerderzand (KWZ).

Datum 26-jul-2019
Documentnr. ASD-NOT-0728
Blad 2 van 4

Levvel zal een memo opstellen waarin de doelstelling en de inkoopstrategie (incl. capabel geachte leveranciers) wordt uitgewerkt. Deze memo is als bijlage 1 bijgevoegd.

Schatting extra (directe) kosten [REDACTED]

Schatting extra (directe) kosten [REDACTED]

buiten scope

Besluitvorming noodzakelijk: uiterlijk 9 augustus 2019.

- Om **gelijktijdig te kunnen werken aan 2 spuigroepen** (BSM), hetgeen noodzakelijk is om de vertraging te beperken, dienen de geplande droogzetvoorzieningen (van een gehele spuigroep) verdubbeld te worden. D.w.z. dat een extra set van de kraanbaan (rails), kranen en 2 x 3 droogzetschotten (aan weerszijden / noord en zuid) van de spuimiddelen moeten worden ingekocht.

Schatting extra (directe) kosten: ca. [REDACTED]

Besluitvorming noodzakelijk: uiterlijk medio september 2019.

- **Asymmetrisch spuien:** Voortvloeiend uit variant 3 wordt gekozen voor een uitvoeringsfasering waarin sprake is van asymmetrisch spuien en dienen de maatregelen vergoed te worden die conform eis SYS-1743 moeten worden genomen. Deze eis luidt: "Gedurende het asymmetrisch spuiregime dient de stabiliteit van Spuimiddel elk etmaal aangetoond te worden door middel van monitoring van de bodemligging in de uitstroombekken en een stabiliteitsbeschouwing. Deze stabiliteitsbeschouwing bevat minimaal dwarsdoorsneden en verschilkaarten van de bodemligging. Gegevens dienen verzameld en aangeleverd te worden conform Bijlage 9 deel 3 annex 5 Informatie Leverings Specificatie."

De directe kosten die gemoeid gaan met het uitvoeren van de monitoring zijn afhankelijk van de duur dat asymmetrisch gespuid wordt en betreffen de inzet van de surveyploeg.

Schatting extra (directe) kosten: [REDACTED]

Besluitvorming noodzakelijk: uiterlijk medio september 2019.

Voorwaarden: (zie afspraak 25.2 d.d. 17-07-2019)

RWS staat toe dat Levvel in ieder geval niet meer aan onderstaande EMVI eisen hoeft te voldoen:

- **EMV 0201 (M1.7.2):** "Bij dreiging van hoogwater dient binnen 48 uur weer 100% spuicapaciteit te zijn."
Toelichting: conform eis BND 0567, BND 0568 en BND 0569 dienen respectievelijk 25 (=100%), 20 (=80%) en 15 (=60%) spuiokers in bepaalde voorgeschreven maanden beschikbaar te zijn. Levvel heeft aangeboden om in de maanden waarin minder dan 100% spuicapaciteit aanwezig hoeft te zijn zorg te dragen dat binnen 48 uur alsnog 100% capaciteit geleverd kan worden. Aan deze belofte kan niet meer worden voldaan als conform variant 3 uitgevoerd moet worden.
Financiële consequenties (eventueel): uit te werken in de 'uitvoerings-WOG's'
Besluitvorming noodzakelijk: uiterlijk medio september 2019.

- **EMV 0188 (M1.6.10) & EMV 0200 (M1.7.2):** "Tijdens de Realisatiefase dient minimaal altijd de huidige spuicapaciteit beschikbaar te zijn."
Toelichting: aangezien NSM spuikokers later wordt uitgevoerd dan in het oorspronkelijk plan zal niet meer aan deze belofte voldaan kunnen worden.
Financiële consequenties (eventueel): uit te werken in de 'uitvoerings-WOG's'
Besluitvorming noodzakelijk: uiterlijk medio september 2019.

- **EMV 0213 (M1.8.1):** "De A7 mag tijdens de Realisatiefase nooit volledig afgesloten worden (op verkeersstops na) in plaats van de toegestane tien weekendafsluitingen."
Toelichting: om de verkeersfasering optimaal uit te kunnen werken en flexibel aan te laten sluiten op de leidende werkzaamheden van BSM en NSM dient deze belofte losgelaten te worden.
Financiële consequenties (eventueel): uit te werken in de 'uitvoerings-WOG's'
Besluitvorming noodzakelijk: uiterlijk medio september 2019.

- **EMV 0214 (M1.8.1):** "De duur van de Rijstrookafsluitingen op de A7 dienen beperkt te worden tot maximaal 27 maanden in plaats van de toegestane 50 maanden."
Toelichting: om de verkeersfasering optimaal uit te kunnen werken en flexibel aan te laten sluiten op de leidende werkzaamheden van BSM en NSM dient deze belofte losgelaten te worden.
Financiële consequenties (eventueel): uit te werken in de 'uitvoerings-WOG's'
Besluitvorming noodzakelijk: uiterlijk medio september 2019.

- **EMV 0215 (M1.8.1):** "De volgende verkeershinder volgt uit het faseringsplan..... Als het oponthoud op de A7 uit alle fasen worden samengevoegd, wordt de weggebruiker van de Afsluitdijk gedurende (10 + 9 + 5 + 3=)27 maanden – in plaats van de toegestane 50 maanden – op één of twee locaties geconfronteerd met Rijstrookafsluitingen."
Toelichting: om de verkeersfasering optimaal uit te kunnen werken en flexibel aan te laten sluiten op de leidende werkzaamheden van BSM en NSM dient deze belofte losgelaten te worden. Weliswaar blijft uitgangspunt dat gedurende de gehele Realisatiefase één rijstrook in beide richtingen, behoudens de tien toegestane weekendafsluitingen, beschikbaar is.
Financiële consequenties (eventueel): uit te werken in de 'uitvoerings-WOG's'
Besluitvorming noodzakelijk: uiterlijk medio september 2019.

RWS dient daarnaast te besluiten dat de volgende eisen niet langer van toepassing zijn:

- **BND 0584:** Het aantal Kalenderdagen waarop sprake is minder dan twee rijstroken per rijrichting dient tot een maximum van 821 Kalenderdagen beperkt te blijven.
Toelichting: Voortvloeiend uit loslaten van EMV 0215 wordt de verkeershinder gedurende langere tijd toegestaan. E.e.a. dient om de verkeersfasering optimaal te kunnen uitwerken en om werk dat niet gehinderd wordt door de WOG HR 7.0 direct te starten vanaf het moment dat dit mogelijk is en niet gewacht hoeft te worden op. Deze eis is verwerkt in Bijlage 2 Betalingsmechanisme die dientengevolge ook aangepast moet worden.
Financiële consequenties (eventueel): uit te werken in de 'uitvoerings-WOG's'
Besluitvorming noodzakelijk: uiterlijk medio september 2019.

Datum 26-jul-2019
Documentnr. ASD-NOT-0728
Blad 4 van 4

- **SYS 0259:** Maximale lengte verkeersmaatregelen
Toelichting: In deze eis worden veel beperkingen opgelegd waarvan nu niet aan te geven is of al deze beperkingen wel of niet losgelaten zouden moeten worden. Dit dient nader bepaald te worden waarbij op dit moment de afspraak gemaakt kan worden dat Levvel zich moet inspannen om alsnog aan de eis te voldoen en RWS zich flexibel opstelt mocht niet aan de eis kunnen worden voldaan.
Financiële consequenties (eventueel): uit te werken in de 'uitvoerings-WOG's'
Besluitvorming noodzakelijk: uiterlijk medio september 2019.

- **SYS-2327:** Hoofdwegennet, maximale capaciteit op 1 Spuimiddel: "Hoofdwegennet dient vrij te zijn van verkeersmaatregelen tussen km 71,55 tot km 74,20 (Den Oever) en km 94,20 tot km 99,00 (Kornwerderzand) op eenzelfde moment"
Toelichting: Voortvloeiend uit variant 3 is er sprake van een gelijktijdige (DOV+KWZ) 2-0 fasering en verkeersmaatregelen op de weg.
Financiële consequenties (eventueel): uit te werken in de 'uitvoerings-WOG's'
Besluitvorming noodzakelijk: uiterlijk medio september 2019.

Memo

Bijlage 1:

Inkoopstrategie /-overwegingen Sluisdeuren DOV en KWZ

Als gevolg van de WOG HR 7.0 lopen diverse onderdelen van het project Afsluitdijk vertraging op. Eén van de mogelijkheden om de vertraging te beperken is door de inkoop van de stalen onderdelen op te delen en met name de deuren voor keersluizen Den Oever (KS DOV) en mogelijk de deur voor keersluis Kornwerderzand (KS KWZ) in Nederland of West-Europa te halen.

In totaal moeten de volgende stalen onderdelen ingekocht worden:

- stalen schuiven voor BSM (DOV en KWZ) en NSM;
- stalen deuren voor de keersluizen (KS DOV en KS KWZ);

Uitgangspunt van Levvel was om dit als één inkooppakket uit China te importeren en te transporteren over zee.

Het ontwerp voor de stalen schuiven van BSM en NSM is nog niet gereed en het zal nog enige tijd duren voordat de nieuwe uitgangspunten zijn uitgewerkt in een ontwerp. Er is dan ook nog tijd om de beslissing qua locatie van de productie uit te stellen.

Voor wat betreft de sluisdeuren KS DOV is dat niet het geval. Het ontwerp is initieel vertraagd maar door de extra inzet die daarop de afgelopen periode is gezet, nadert het ontwerp nu wel voltooiing. Door in Nederland of West-Europa in te kopen kan transporttijd 'gewonnen' worden. Daarbij dient echter onderzocht te worden welke leveranciers capabel zijn, productiecapaciteit en interesse hebben, gezien deze relatief kleine scope. Een schatting van de extra directe kosten van inkoop van deuren KS DOV in West-Europa is ca. € [redacted]. buiten scope

Om het pakket in bredere zin interessanter te maken voor een 'lokale' leverancier is het te overwegen om ook de sluisdeur KS KWZ bij dezelfde leverancier in te kopen als de sluisdeuren KS DOV. Een bijkomend voordeel voor het project Afsluitdijk is dat daar dan ook ontwerpcapaciteit kan worden gevonden. Het DO ontwerp van KS KWZ is vertraagd door inzet van medewerkers op NSM. Er kan naast een kortere transporttijd ook tijd gewonnen worden door het ontwerp (DO/UO) geheel of deels bij een leverancier neer te leggen. Een schatting van de extra directe kosten van inkoop van de roldeur KS KWZ in West-Europa is ca. € [redacted]. Nadeel is wel dat de batch aan inkoop in China kleiner wordt en daarmee minder kosten effectief (lees: duurder).

Als RWS ervoor kiest om staal 'lokaal' in te kopen zal een marktanalyse gedaan worden m.b.t. beschikbaarheid, leveringszekerheid, kwaliteit (denk aan EXE4) en (on)mogelijkheden qua transport. Het marktonderzoek zal zich in beginsel richten op Nederland en West-Europa (België, Duitsland, Spanje, Polen) en specifiek op de volgende bedrijven:

Nederland	Europa
• DJK Zuidbroek	• Victor Buyck Belgie)
• HSM steel structures	• Eiffage Smulders (vh Iemants) (Belgie)
• Hollandia Infra	• Max Bögl (Duitsland)
• Spie (vh Jansen Venneboer)	• Stalkon (Polen)
• ASK Romein (vh Hillebrand)	• div. Spaanse lev.
• SOLIDD Steel structures B.V.	
• VDS Rotterdam	

In bovenstaande beschouwing zijn niet betrokken: alle draaiende en beweegbare delen, bordessen en leuning, geleiding, WTB, installaties, begeleiding, WRAK en indexering.