

Marktconsultatie

Energieneutraal & circulair gebouw voor Verkeersleiding en Incidentenbestrijding



Versie	2.0
Datum	16-01-2018
Status	Definitief
TN kenmerk	167857

Inhoudsopgave

1 Een energieneutraal en circulair gebouw voor Verkeersleiding en Incidentenbestrijding.....	3
1.1 ProRail: Verbindt. Verbetert. Verduurzaamt.....	3
1.2 Huisvestingsopgave verkeersleiding & incidentenbestrijding.....	4
1.3 Scope.....	5
1.4 Ambities.....	6
1.5 Voorgenomen wijze van contracteren.....	7
1.5.1 Indeling in contracten.....	7
1.5.2 Wijze van aanbesteden.....	8
1.5.3 Kijkje in de toekomst.....	9
2 Vragen.....	10
2.1 Ambities.....	10
2.2 Indeling in contracten.....	10
2.3 Voorgenomen wijze van aanbesteden.....	10
2.4 Tot slot.....	10
3 Procedure van de marktconsultatie.....	11
3.1 Wij zoeken uw ideeën!.....	11
3.2 Procedure.....	11
3.3 Planning.....	12
3.4 Contact.....	13
3.5 Open en eerlijk.....	13
3.6 Meld u nu aan!.....	13
Bijlage 1: Begrippenlijst.....	14
Bijlage 2: Scope van de ambities.....	15

1 Een energieneutraal en circulair gebouw voor Verkeersleiding en Incidentenbestrijding

Voor u ligt de open uitnodiging om ons te adviseren hoe we een passende uitvraag kunnen formuleren voor een, naar onze mening, uitdagend en innovatief gebouw. ProRail is op zoek naar partners om samen vorm te geven aan de behoefte om een prettige werkomgeving te realiseren voor de verkeersleiders en incidentenbestrijders. Hierbij staat functionaliteit voorop en willen we invulling geven aan onze ambities. In dit document lichten we het project toe en houden we de conceptaanpak graag tegen u aan. Denkt u met ons mee over het ontwerpen, realiseren en onderhouden van een energieneutrale en circulaire verkeersleidings-/incidentenbestrijdingspost?

1.1 ProRail: Verbindt. Verbetert. Verduurzaamt.

ProRail B.V. is verantwoordelijk voor het spoorwegnet van Nederland: aanleg, onderhoud, beheer en veiligheid. Medewerkers zorgen ervoor dat elke dag, 24/7, 1.200.000 reizigers en 100.000 ton goederen op hun plaats van bestemming komen, met 6550 treinen over ruim 7000 kilometer spoor. Het spoorwegnet is met recht het kloppend hart van mobiel Nederland. ProRail werkt aan de bereikbaarheid van Nederland door te zorgen voor een optimaal spoornetwerk. Wij verdelen de capaciteit op het spoor, regelen al het treinverkeer, bouwen en beheren stations en leggen nieuw spoor aan. Tevens onderhoudt ProRail bestaande infrastructuur zoals spoor, wissels, seinen en overwegen.

Het spoor is één van de duurzaamste vormen van vervoer. Naast fietsen en lopen is er geen manier van transport die zo energiezuinig is en zo weinig CO₂ uitstoot. In 2016 heeft ProRail de duurzaamheidsambities omschreven in het Meerjarenplan Duurzaamheid (MJPD) 2016-2030¹. De drie pijlers daarin richten zich op duurzaam reizen, leven en werken.

De komende jaren gaat ProRail voortvarend verder met de verduurzaming van het spoor. Wij willen dat duurzaamheid een vanzelfsprekend onderdeel wordt van al onze bedrijfsprocessen. Dat doen wij niet alleen, maar samen met andere partijen in de sector: vervoerders, overheden, leveranciers, architecten, ingenieursbureaus en aannemers. ProRail heeft een aantal thema's tot speerpunten bestempeld: energie, grondstoffen, CO₂, geluid & trillingen, ruimtelijke kwaliteit, natuur en sociale duurzaamheid. Op deze terreinen willen wij in de periode tot 2030 een flinke vooruitgang boeken.

Met meerdere programma's geven wij invulling aan onze duurzaamheidsambitie. In dit project willen wij, in vervolg op de twee circulaire pilots op het gebied van vloerbedekking en kantoorinrichting voor de verkeersleidingspost Utrecht, de volgende stap zetten op het gebied van circulariteit.

ProRail heeft er begrip voor als niet alle potentieel geïnteresseerde partijen nu al een volledig beeld hebben van de opzet en werking van een dergelijk gebouw. In dit hoofdstuk wordt daarom meer informatie hierover gegeven, maar ook zal ProRail een bijeenkomst organiseren in de Incidentenbestrijdingspost en de Verkeersleidingspost te Utrecht, zie par. 3.2 voor meer informatie over deze bijeenkomst. In bijlage 1 is een begrippenlijst opgenomen van de meest gebruikte begrippen in dit document.

¹ https://www.prorail.nl/sites/default/files/prorail_brochure-duurzaam_spoor_2030.pdf

1.2 Huisvestingsopgave verkeersleiding & incidentenbestrijding

Met een nieuwe verkeersleidings-/incidentenbestrijdingspost groot Rotterdam wordt voorzien in een structurele huisvestingsoplossing voor de verkeersleidingsoperaties Kijfhoek & Rotterdam en incidentenbestrijding regio Randstad Zuid. Verkeersleiding en Incidentenbestrijding hebben als doel de treinen te laten rijden. Verkeersleiding (binnendienst) regelt het treinverkeer en Incidentenbestrijding (buitendienst) komt direct in actie bij calamiteiten en incidenten op het spoor. Denk hierbij qua huisvesting voor Verkeersleiding aan een controlroom en voor Incidentenbestrijding aan een soort brandweerkazerne (zonder 24-uursfunctie) voor het spoor.

De huidige huisvesting van de verkeersleidingsoperaties operaties Kijfhoek en Rotterdam stamt uit 1976. Gezien de leeftijd en condities van de huidige huisvesting is renovatie noodzakelijk. Renovatie van de verkeersleidingspost op het emplacement Kijfhoek behoort niet tot de opties in verband met de wens om zo min mogelijk personeel te laten werken dicht bij het rangeren van gevaarlijke stoffen. Als gevolg hiervan wil ProRail de VL-operaties Kijfhoek & Rotterdam en Incidentenbestrijding regio Randstad Zuid samenvoegen in één duurzaam gebouw. De uitgangspunten voor de nieuwe verkeersleidings-/incidentenbestrijdingspost groot Rotterdam zijn: robuust, wendbaar/flexibel, hoge beschikbaarheid, duurzaam (energieneutraal & circulair) en innovatief. Het belangrijkste uitgangspunt is om 24/7 operationeel te kunnen zijn.

Gezien de overlap in bediengebieden ziet Verkeersleiding een samenvoeging van de drie bovengenoemde operaties als mogelijkheid om de processen ten behoeve van het personen- en goederenvervoer op elkaar af te stemmen en te concentreren op het knooppunt Rotterdam. In de nieuwe post wordt net als in de verkeersleidingspost Utrecht het principe 'scheiding functies en systemen' toegepast. Dit betekent dat de seinzaal alleen bestaat uit operationele werkplekken en spoorkritische apparatuur zoveel als mogelijk buiten het gebouw geplaatst worden in daarvoor gespecialiseerde omgevingen. Technische installaties zijn beperkt tot netwerkkapparatuur voor de verbinding met een datacenter en de voor de operationele werkplekken benodigde, redundante energievoorziening, luchtbehandeling en koeling.

Voor de beoogde professionalisering (meer efficiënte afhandeling) en integrale samenwerking bij incidenten en calamiteiten is gezamenlijke huisvesting op één locatie essentieel. Het uitgangspunt hierbij is dat de betrokken partijen vanaf het begin daadwerkelijk samenwerken om een gezamenlijk verbeterpotentieel te realiseren. Denk hierbij aan het opstellen van een integrale aanpak en houden van integrale evaluaties na incidenten en calamiteiten. De huisvestingsbehoefte van incidentenbestrijding betreft primair een voertuigenstalling, ruimte voor ondersteunende functies (onder andere magazijn, kleed- en sanitaire ruimten), kantoorwerkplekken, overleg ruimten en buitenterrein (onder andere opstelplaats, wasplaats en opslag stoffen).

1.3 Scope

Voor de huisvesting van de nieuwe verkeersleidings-/incidentenbestrijdingspost groot Rotterdam worden een drietal functies onderscheiden, namelijk:

1. de verkeersleidings-/incidentenbestrijdingspost (onder andere seinzaal, kantoorwerkplekken en overlegruimten);
2. de voertuigenstalling geïntegreerd in de verkeersleidings-/incidentenbestrijdingspost;
3. het buitenterrein.

De algemene ruimten (onder andere entree en pantry's / keuken), werkplekken en overlegruimten moeten afgestemd worden op de bedrijfsvoering en gebruikersgroepen en zijn voor gezamenlijk gebruik. Het uitgangspunt hierbij is dat elkaar ontmoeten en samenwerken centraal staan en optimaal gefaciliteerd worden. Onderstaand geven we inzicht in wat de drie functies inhouden.

Verkeersleidings-/incidentenbestrijdingspost groot Rotterdam (schatting 4.000 m² netto vloeroppervlak)

- seinzaal (Verkeersleiding);
- technische laag ten behoeve van seinzaal of alternatieve oplossing (Verkeersleiding);
- pers-/bezoekersruimte;
- crashroom/ projectruimte;
- keuken en ontspanningsruimte;
- ruimte voor duurzame inzetbaarheid;
- garderobe en lockerruimte (Verkeersleiding);
- (kantoor)werkplekken conform het concept Anders Werken;
- overlegruimten;
- centrale entree;
- overige ruimten (onder andere lift, aannemers- / beheerdersruimten, opslagruimten, recovery ruimte, stilte- / rustruimte, facility corner, pantry, werkkasten en toiletten);
- technische ruimten ten behoeve van redundante elektra-/ werktuigbouwkundige installaties en ICT.

Voertuigenstalling Incidentenbestrijding (schatting 1.550 m² netto vloeroppervlak)

- voertuigenstalling;
- werkplaats;
- magazijn;
- afgifteruimte vuile middelen;
- kleed- en sanitaire ruimten;
- operationele (kantoor)werkplekken conform het concept Anders Werken ten behoeve van dienstdoende ploeg;
- overlegruimte ten behoeve van dienstdoende ploeg;
- pantry / multifunctional;
- overige ruimten (onder andere toiletten, werkkast en technische ruimten).

Buitenterrein (schatting 1.500 m²)

- energievoorziening (ruimte energieleverantie, hoogspanning, laagspanning, batterij, UPS, noodstroomaggregaat en brandstofopslag);
- parkeervoorziening;
- fietsparkeervoorziening;
- rookvoorziening;
- afvalstoffenpark;
- opstelplaats, wasplaats en oefenterrein (incidentenbestrijding);
- opslag gevaarlijke stoffen (Incidentenbestrijding).

1.4 Ambities

De ambities, zoals die geschetst zijn in het meerjarenplanduurzaamheid van ProRail zijn vertaald naar dit project. ProRail richt zich met dit project op de volgende vier ambities:

Ambities	
1	Prettige en functionele werkomgeving De werkomgeving ondersteunt de werkprocessen van verkeersleiding-/incidentenbestrijding en stimuleert het samenwerken.
2	Energieneutraliteit Het gebouw wordt minimaal een energieneutraal gebouw en liever nog energiepositief, waarbij de EPC 0 is en wij zelfvoorzienend zijn in hernieuwbare energie
3	Waardebehoud materialen De grondstofstromen voor de huisvesting zijn inzichtelijk, zodat wij kunnen sturen op het minimaliseren van virgin materials en maximaliseren van het waardebehoud van grondstoffen.
4	Bijdrage CO₂-neutrale organisatie Met dit project / gebouw dragen wij bij aan de ambitie van ProRail om CO ₂ neutraal te zijn in 2030. Energiebesparing, CO ₂ reductie met betrekking tot de logistiek en inzet van materialen binnen het project en inzet van duurzame energie staan hierin centraal.

Tabel 1: Projectambities

Voor deze ambities hebben wij een scope-afbakening gedefinieerd. Deze is, inclusief toelichting, opgenomen in bijlage 2. Een samenvatting van de scope-afbakening ziet u in tabel 2.

Ambities	Scope	Systeemgrens	Meetperiode
Prettige en functionele werkomgeving	Gebruik en beschikbaarheid van het gebouw	Gebouw inclusief installaties en terrein	Gebruiksfase
Energieneutraliteit	Gebouw- en gebruiksgebonden	Gebied	Seizoensbasis
Waardebehoud materialen	Hoogwaardig hergebruik	Lokaal (wanneer mogelijk met planning)	Verleden -> heden & heden -> toekomst
Bijdrage CO ₂ -neutrale organisatie	Scope 3	Organisatie	Eerste periode gebruiksfase

Tabel 2: Scope-afbakening projectambities

Naast bovengenoemde ambities willen wij arbeidsparticipatie stimuleren tijdens het project via leren in de praktijk, waar mogelijk ook via onze ketenpartners.

1.5 Voorgenomen wijze van contracteren

1.5.1 Indeling in contracten

Om het gebouw te kunnen ontwerpen, realiseren en onderhouden zijn een aantal stappen/activiteiten nodig. ProRail is van plan deze op de volgende wijze onder te verdelen in de volgende contracten:

	Esthetisch	Bouw	EV	ICT
Ontwerp				
Realisatie				
Onderhoud				

Tabel 3: Indeling in contracten

Spoorgebonden energievoorziening (EV) zal worden overgedragen aan bestaande onderhoudscontracten van de afdeling assetmanagement. Ditzelfde geldt voor het onderhoud van de ICT.

Daarnaast geldt dat voor ICT en bouw de werkplekinrichting (bijv. kantoormeubilair en monitors) onder bestaande raamovereenkomsten zullen worden geleverd.

ProRail denkt eraan om:

- Ontwerp en realisatie/beheer/onderhoud separaat te contracteren (gezien de complexiteit van een verkeersleidingspost en de kennis die hierover binnen ProRail aanwezig is).
- Ontwerp voor de diverse disciplines integraal te contracteren (om integraliteit in het ontwerp te waarborgen).
- De realisatie en het gebouwgebonden beheer en onderhoud aan te besteden op basis de UAV-gc 2005, waarbij momenteel het idee is de energievoorziening (EV) en ICT tot op DO niveau uit te werken en de overige disciplines minder ver te detailleren.
- Het gebouwgebonden beheer en onderhoud voor 10 jaar tegelijk met realisatie aan te besteden (om de onderhoudspartij invloed te geven op de materiaalkeuze voor zover dit nog niet vast ligt in het ontwerp).

Voor de eerste stap (het ontwerp) gaat ProRail op zoek naar een consortium van ontwerpende partijen voor het integraal ontwerpen van de verkeersleidings-/incidentenbestrijdingspost groot Rotterdam. In dit team zijn specialisten gewenst op het vlak van architectuur, circulair bouwen, gebouwgebonden energievoorziening, spoorgebonden energievoorziening (n.b.: voor dit onderdeel is de erkenningsregeling van toepassing (energievoorziening, bovenleiding en draagconstructies)), ICT en gebouwgebonden installaties. Deze verschillende disciplines zijn samengevoegd in één contract vanwege de grote raakvlakken die deze disciplines onderling hebben. Het contract zal gebaseerd zijn op de Inkoopvoorwaarden ProRail 2017.

Om integraal ontwerpen te faciliteren is ons voorstel om ontwerpateliers in te zetten. Dit houdt in dat het ontwerp tot stand komt door middel van een iteratief en creatief proces. Kenmerken van ontwerpateliers zijn:

- De ontwerpateliers worden geleid door een procesleider vanuit het consortium en is gericht op het genereren van oplossingen voor ontwerp vraagstukken en het identificeren van ontwerpkeuzen met bijbehorende consequenties.
- De samenstelling van een ontwerpatelier bestaat uit de experts die op dat moment nodig zijn en bijdragen bij het uitwerken van de ambities richting het ontwerp. Dit zijn zowel deskundigen van de opdrachtgever als de opdrachtnemer.
- Het ontwerpatelier komt gedurende de variantenstudie elke X weken bij elkaar, waarbij gebruik wordt gemaakt van korte sprints (scrum) met een goede voorbereiding vooraf en uitwerking na elk ontwerpatelier.

1.5.2 Wijze van aanbesteden

Het ontwerp zal worden aanbesteed door middel van een niet-openbare procedure, waarbij het wel mogelijk is om individuele inlichtingen gesprekken te voeren in de periode tussen de uitnodiging tot inschrijving en het indienen van de aanbieding. Voor de aanbesteding van het ontwerp zijn de volgende minimumervaringseisen, selectie- en gunningscriteria opgesteld (in concept).

Minimumervaringseisen

Minimumervaringseisen	
1	Gegadigde heeft aantoonbaar ervaring met het ontwerpen van een bemenst gebouw met een logistiek concept gericht op uitrukfunctie van hulpdiensten.
2	Gegadigde heeft aantoonbaar ervaring met het ontwerpen van een 24/7 bemenst gebouw.
3	Gegadigde heeft aantoonbaar ervaring met het ontwerpen van (glasvezel)kabelstracés (ICT) langs het spoor.
4	Gegadigde heeft aantoonbaar ervaring met het ontwerpen van ICT gebouwbekabeling in een gebouw met kritische functie.
5	Gegadigde heeft aantoonbaar ervaring met het ontwerpen van een gebouwgebonden energievoorziening met een hoge beschikbaarheid.

Tabel 3: Minimumervaringseisen

Nadere selectie

Om de inspanningen van de markt te beperken, zullen slechts 3 partijen een uitnodiging tot inschrijving ontvangen. Indien er meer dan 3 aanmeldingen zijn, zal door middel van nadere selectie het aantal aanmeldingen worden teruggebracht tot 3. Dit gebeurt op basis van de volgende selectiecriteria:

Selectiecriteria	
1	Visie op energieneutraal ontwerpen
2	Visie op circulair ontwerpen
3	Visie op mogelijkheden van CO ₂ -reductie in het ontwerp

Tabel 4: Selectiecriteria

N.B.: Deze visies hebben geen betrekking op de opdracht, maar op de bedrijfsvoering van de gegadigde. De visie kan eventueel worden ondersteund met voorbeelden van reeds uitgevoerde referenties.

Gunningscriteria

Gunning vindt plaats op basis van de beste prijs/kwaliteit verhouding bestaande uit de volgende subcriteria:

Criterion	Wegingspercentage	
1	Structuurontwerp	50%
	- Structuurontwerp	
	- Ontwerptoelichting/-verantwoording	
2	Samenwerken	20%
	- Visie en aanpak samenwerken	
3	Prijs (incl. correctie CO ₂ -prestatieladder)	30%

Tabel 5: Gunningscriteria

ProRail

Partijen dienen een papieren aanbieder in. Vervolgens volgt er een presentatie waarin zij het ontwerp en visie en aanpak op samenwerken toelichten. Deze presentatie krijgt geen aparte score, maar leidt tot een aanpassing van de reeds gegeven score.

De subcriteria worden hieronder nader toegelicht.

Structuurontwerp

Het structuurontwerp moet een goed beeld geven van de oplossingen op stedenbouwkundige schaal en van de hoofdvorm/-indeling van het gebouw.

De deliverables zijn: stedenbouwkundige inpassing, een hoofdvorm/-indeling van de bebouwing als vlekkenplan, een visie op de installatie, een schetsmatige verbeelding van de buitenzijde van het gebouw en doorsnede. Dit dient te worden vergezeld van een ontwerpverantwoording van max 4 A4 waarin bovendien wordt ingegaan op hoe de ambities van ProRail worden ingevuld. De ontwerpverantwoording moet een goed beeld geven welke afwegingen het consortium heeft gemaakt toen zij de ambities van ProRail vertaalde naar het structuur ontwerp. Detailuitwerkingen, zoals plattegronden van verdiepingen, fotorealistische renders, kostenramingen en dergelijke behoren hier niet toe.

Plan van aanpak

Het plan van aanpak bevat een uiteenzetting van de samenwerking in het consortium en wat hun aanpak is ten aanzien van samenwerking met toeleveranciers, experts en ProRail en het borgen van integraal ontwerpen.

Prijs

Er wordt een prijs gevraagd op basis van vaste som en regie. De optionele werkpakketten worden meegenomen in de inschrijfsom.

De prijs is inclusief de eventuele correctie op basis van de CO₂-prestatieladder.

1.5.3 Kijkje in de toekomst

De realisatie en het beheer & onderhoud van het gebouw inclusief gebouwgebonden installaties voor 10 jaar zal vermoedelijk worden aanbesteed conform een concurrentiegericht dialogo en zal vermoedelijk worden gecontracteerd op basis van de UAV-gc 2005 (het beheer en onderhoud van spoor kritische EV en ICT vallen dus buiten scope). De selectie- en gunningscriteria van deze aanbesteding zijn nog niet bekend. Naast de kosten voor realisatie en beheer en onderhoud zullen de vier ambities zeker weer terugkomen in de criteria. De wijze waarop energieneutraliteit en circulariteit worden gemeten moet nog worden bepaald en uitgewerkt (te denken valt aan MLCA). Er zullen waarschijnlijk plafondbedragen worden meegegeven voor zowel de realisatie als het gebouwgebonden beheer en onderhoud.

2 Vragen

2.1 Ambities

De verkeersleidings-/incidentenbestrijdingspost is 24/7 in gebruik en dient te beschikken over een hoge mate van beschikbaarheid.

1. Is een energieneutrale verkeersleidings-/incidentenbestrijdingspost realistisch? Zo ja, wat is hiervoor nodig om dit te kunnen realiseren?
2. Is energiepositief wellicht haalbaar?
3. Gezien de complexiteit van een verkeersleidingspost is een circulair gebouw realistisch? Hoe kijkt u hier tegenaan? Wat is ervoor nodig om deze ambitie te realiseren?
4. Hoe kunnen we in de ontwerpfase rekening houden met CO₂ neutraliteit?
5. Adviseert u een bepaalde verdeling tussen eisen en wensen in het kader van circulariteit, CO₂ neutraliteit en energieneutraliteit?
6. Hoe kunnen energie neutraal en circulair meetbaar en controleerbaar gemaakt?

2.2 Indeling in contracten

Paragraaf 1.5.1 beschrijft de indeling in contracten die ProRail voor ogen heeft.

7. In hoeverre past deze indeling bij het verwezenlijken van onze ambities?
8. Welke belemmeringen of risico's ziet u in deze indeling?
9. Heeft u een alternatief voorstel voor contractindeling/organisatievorm?
10. Welke mate van vrijheid zou een aannemer/onderhoudspartij willen hebben om voldoende invloed te kunnen uitoefenen op de onderhoudbaarheid van het gebouw?
11. In welke fase zit volgens u de meeste invloed op de mate van circulariteit, energie- en CO₂-neutraliteit?
12. Welke partij (architect, ingenieursbureau, aannemer) heeft de meeste invloed op de mate van circulariteit, energie- en CO₂-neutraliteit?

2.3 Voorgenomen wijze van aanbesteden

Paragraaf 1.5.2 beschrijft de aanbesteding van het ontwerp.

13. Wat vindt u van de opgestelde selectie- en gunningscriteria? Zijn deze realistisch? Kunt u hier aan voldoen?
14. Heeft u nog aanvullingen hierop of alternatieve ideeën?
15. Ziet u risico's in onze aanpak?
16. Heeft u interesse in deelname aan onze aanbesteding? Zo nee, wat houdt u tegen?

2.4 Tot slot

17. Zijn er nog andere zaken die u ProRail op dit moment wenst mee te geven?

3 Procedure van de marktconsultatie

3.1 Wij zoeken uw ideeën!

ProRail heeft nog niet eerder een gebouw gerealiseerd met de ambities zoals wij nu hebben gesteld. Deze marktconsultatie heeft daarom tot doel:

- de haalbaarheid van onze opgave te toetsen;
- feedback te krijgen op onze voorgenomen wijze van aanbesteden en contracteren;
- marktpartijen de kans te geven elkaar te ontmoeten, gezien het feit dat wij verschillende disciplines willen laten samenwerken.

3.2 Procedure

Deze marktconsultatie is gepubliceerd op (onder andere) TenderNed als open marktconsultatie. Dit houdt in dat alle partijen in de markt de gelegenheid krijgen deel te nemen.

De marktconsultatie bestaat uit twee stappen:

1. Een plenaire bijeenkomst;
2. Individuele gesprekken met (consortia van) marktpartijen.

Plenaire bijeenkomst

De marktconsultatie start met een plenaire bijeenkomst waarin ProRail het project zal toelichten in een presentatie en aanwezigen vervolgens met hun telefoon (anoniem) kunnen reageren op een aantal stellingen, zodat ProRail al gelijk in deze bijeenkomst feedback kan krijgen op het project.

Na dit formele gedeelte is er gelegenheid tot informeel kennismaken met zowel ProRail medewerkers als andere aanwezige marktpartijen. Omdat ProRail nog zoekende is naar de definitieve aanbestedingsvorm zijn alle disciplines (architecten, ingenieursbureaus, aannemers, etc.) van harte welkom. Gezien het feit dat wij het ontwerp van verschillende disciplines integraal in de markt zetten, verwachten wij dat er mogelijk combinaties gevormd moeten worden. U kunt van de gelegenheid gebruik maken om te zien welke andere marktpartijen interesse hebben in deelname aan de aanbesteding. Neem uw visitekaartjes mee!

De bijeenkomst vindt plaats op 6 februari 2018 van 11.30 uur tot 16.30 uur. De bijeenkomst wordt gehouden bij Incidentenbestrijding in de loods aan de Locomotiefstraat 6-12 – Utrecht. Houd er rekening mee dat de bijeenkomst deels in een onverwarmde ruimte is.

De agenda voor de bijeenkomst is globaal als volgt:

- Toelichting op het project en scope
- Toelichting op Verkeersleiding en Incidentenbestrijding
- Toelichting op de ambities
- Voorstellen projectteam ProRail & visie op samenwerken
- Toelichting aanbestedingsprocedure
- Toelichting aanmelding individuele gesprekken marktconsultatie
- Rondleiding Incidentenbestrijding voertuigenstalling
- Rondleiding Verkeersleidingspost Utrecht
- Borrel en netwerkmoment

Individuele gesprekken

Aangezien een plenaire bijeenkomst zich vaak niet leent voor een (volledig) open gesprek, zal vervolgens op 6 en 8 maart gelegenheid zijn om met ProRail in gesprek te gaan over dit project. De duur van het gesprek is idealiter 1,5 uur, maar dit zal op basis van het aantal aanmeldingen mogelijk kunnen wijzigen.

ProRail ziet het liefst al een consortium van partijen van de verschillende disciplines (zie par 1.5.1)) verschijnen, omdat dit in onze ogen waardevolle feedback kan opleveren. Dit is echter niet verplicht. Omdat ProRail nog zoekende is naar de definitieve aanbestedingsvorm zijn alle disciplines van harte welkom. Ook aannemers kunnen waardevolle input leveren, ondanks dat ProRail voornemens is allereerst het ontwerp aan te besteden.

Bij een overweldigend aantal aanmeldingen zal ProRail het aantal gesprekken moeten beperken en zelf bepalen welke deelnemers de belangrijkste bijdrage kunnen leveren aan het beantwoorden van de vragen die er nu leven (selectie bijv. op basis van diversiteit).

De individuele gesprekken zullen worden gevoerd aan de hand van een aantal thema's. Deze thema's worden in hoofdstuk 2 genoemd. Het staat de deelnemer dan ook vrij zelf thema's tijdens het gesprek in te brengen die bij kunnen dragen aan of van invloed zijn op de doelstelling van deze marktconsultatie.

Van de plenaire bijeenkomst zal een korte samenvatting worden gemaakt die uiteindelijk aan het aanbestedingsdossier zal worden toegevoegd.

Van elk individueel gesprek zal een verslag worden gemaakt dat ter goedkeuring wordt voorgelegd aan de deelnemers. Vervolgens zal ProRail van alle gesprekken één integraal (geanonimiseerd) verslag maken, waarin de belangrijkste conclusies uit de gesprekken worden vastgelegd. In dit verslag zal in ieder geval geen concurrentiegevoelige informatie gedeeld worden.

Dit document zal vervolgens in concept naar alle deelnemers aan de marktconsultatie worden gestuurd met het verzoek het stuk door te nemen en eventuele opmerkingen door te geven aan ProRail. Nadat alle deelnemers in de gelegenheid zijn geweest om opmerkingen door te geven, zal het document definitief worden vastgesteld door ProRail. Het definitieve document zal ter informatie worden bijgevoegd aan het aanbestedingsdossier van de toekomstige aanbestedingsprocedure. De conclusies zullen daar waar ProRail het mogelijk en zinvol acht worden geïmplementeerd in het aanbestedingsdossier en/of de aanbestedingsprocedure.

3.3 Planning

Datum	Activiteit
12 januari 2018	Publicatie marktconsultatie door ProRail
26 januari 2018	Uiterste datum aanmelden voor deelname plenaire bijeenkomst
6 februari 2018	Plenaire bijeenkomst Locomotiefstraat 6-12 – Utrecht 12.30 -16.30 uur
16 februari 2018	Uiterste datum aanmelden voor deelname individuele gesprekken
6 en 8 maart 2018	Individuele gesprekken
16 maart 2018 (of eerder)	Versturen concept verslag individueel gesprek aan het betreffende deelnemer
30 maart 2018	Versturen definitief verslag aan alle deelnemers marktconsultatie
April 2018	Verwachte datum start aanbesteding

3.4 Contact

Voor vragen over en aanmelden voor deze marktconsultatie kunt u mailen naar:
Mariska Viester: mariska.viester@prorail.nl.

3.5 Open en eerlijk

Deelnemen aan de marktconsultatie is geheel vrijwillig en zal niet leiden tot enige voorrechten in een aanbesteding. Evenzo zal niet deelnemen in de marktconsultatie niet leiden tot uitsluiting van een eventuele aanbesteding.

Door uw deelname aan deze marktconsultatie stemt u er mee in dat de door u verstrekte informatie door ProRail mag worden gebruikt in (de voorbereiding van) de aanbesteding. Door u verstrekte commerciële (cijfermatige) informatie zal door ProRail vertrouwelijk worden behandeld.

ProRail hecht veel waarde aan een transparant proces. Het niet de bedoeling om deelnemende marktpartijen aan de marktconsultatie te bevoordelen of niet-deelnemende partijen op achterstand te plaatsen. Vanuit dit perspectief zal alle relevante informatie volgend uit de marktconsultatie aan alle potentiële inschrijvers ter beschikking worden gesteld bij publicatie van de aanbesteding of worden toegevoegd aan het aanbestedingsdossier.

Eventuele kosten voor de deelname aan deze marktconsultatie worden niet vergoed.

3.6 Meld u nu aan!

Bent u enthousiast over ons project en heeft u interesse om hierover met ons van gedachten te wisselen en mogelijk invloed uit te oefenen op onze definitieve plannen tijdens de plenaire bijeenkomst, meld u zich dan aan door te mailen naar het in paragraaf 3.4 genoemde e-mailadres.

Vermeld hierbij uw contactgegevens (naam, telefoon, e-mailadres) en de namen van de deelnemers (max. 2 per organisatie). Wij willen u verzoeken tenminste personen af te vaardigen die kundig zijn om met ons van gedachten te wisselen over de door ons aangegeven onderwerpen.

De aanmelding voor de individuele gesprekken vindt plaats na de plenaire bijeenkomst. Tijdens deze bijeenkomst wordt de procedure hiervoor gemeld.

Bijlage 1: Begrippenlijst

Circulaire economie: een economisch systeem dat het hergebruik van producten en grondstoffen en het behoud van natuurlijke hulpbronnen als uitgangspunt neemt en waardecreatie voor mens, natuur en economie in iedere schakel van het systeem nastreeft.

Circulaire inkopen: inzet van alle mogelijkheden die het inkoopinstrument zowel op strategisch als operationeel niveau biedt ter bevordering van de circulaire economie. Circulair Inkopen is hiermee een aspect van Maatschappelijk Verantwoord Inkopen en Innovatiegericht Inkopen.²

Circulair bouwen: het bouwen/realiseren van een object, asset of oplossing waarbij in samenwerking met ketenpartners de levensduur, waarde en herbruikbaarheid van grondstoffen in waardeketens wordt gemaximaliseerd, verspilling wordt vermeden en dat in al haar fases de doelstellingen van ProRail m.b.t. de circulaire economie ondersteunt.

CO₂-neutraal: de term CO₂-neutraal dekt voor ProRail onderwerpen energiebesparing, CO₂-reductie met betrekking tot de logistiek en inzet van materialen binnen het project en inzet van duurzame energie.

Energie-neutraal gebouw: van een energieneutraal gebouw is de EPC (energieprestatiecoëfficiënt)⁰, wat wil zeggen nul op de meter. ProRail wil zelfvoorzienend zijn doormiddel van hernieuwbare energie.

EPC: De Energieprestatiecoëfficiënt (EPC) is een index die de energetische efficiëntie van nieuwbouw aangeeft, en wordt bepaald door berekeningen vastgelegd in de norm NEN 7120 die sinds 1 juli 2012 de normen NPR 2916 (utiliteitsbouw) vervangt.

Gebouw met kritische functie (24/7): een gebouw dat 24 uur per dag functioneel is met een hoge beschikbaarheid. Voorbeelden hiervan zijn een meldkamer van de politie en brandweer, een (lucht)verkeersleidingspost en een ziekenhuis.

Hernieuwbare energie: een verschuiving naar hernieuwbare bronnen zoals wind en zonne-energie in plaats van fossiele energiebronnen.

Hoogwaardig hergebruiken: levensduurverlenging, langer gebruik van producten, productonderdelen benutten en materialen herinzetten.

Ketensamenwerking: is een vorm van samenwerking tussen partijen die opeenvolgend met elkaar samenwerken aan één product of proces. Nieuwe coalities komen voort uit samenwerking tussen bedrijven. Coalities vormen zich in een productieketen maar ook tussen productieketens. Bedrijven zoeken op andere manieren oplossingen voor de grondstoffenproblematiek.

Lineaire economie: een take-make-waste-economie, waarin ongeremd gebruik wordt gemaakt van grondstoffen waarvan producten worden gemaakt die na gebruik weer worden weggegooid.

Natuurlijk kapitaal: geen uitputting van natuurlijke hulpbronnen en gebruik van niet-giftige stoffen

Uitrukfunctie & proces: incidentenbestrijding (buitendienst) komt direct in actie bij calamiteiten en incidenten op het spoor. Het uitrukproces bestaat uit het snel aantrekken van beschermende kleding en het vertrek met de voertuigen. Dit proces is gelijk aan die van de brandweer.

² Definitiekader Green Deal Circulair Inkopen versie 2.0

Bijlage 2: Scope van de ambities

ProRail richt zich met dit project op de volgende vier ambities:

Ambities	
1	Prettige en functionele werkomgeving De werkomgeving ondersteunt de werkprocessen van verkeersleiding-/incidentenbestrijding en stimuleert het samenwerken.
2	Energieneutraliteit Het gebouw wordt minimaal een energieneutraal gebouw en liever nog energiepositief, waarbij de EPC 0 is en wij zelfvoorzienend zijn in hernieuwbare energie
3	Waardebehoud materialen De grondstofstromen voor de huisvesting zijn inzichtelijk, zodat wij kunnen sturen op het minimaliseren van virgin materials en maximaliseren van het waardebehoud van grondstoffen.
4	Bijdrage CO₂-neutrale organisatie Met dit project / gebouw dragen wij bij aan de ambitie van ProRail om CO ₂ neutraal te zijn in 2030. Energiebesparing, CO ₂ reductie met betrekking tot de logistiek en inzet van materialen binnen het project en inzet van duurzame energie staan hierin centraal.

Tabel 6: Projectambities

Voor deze ambities hebben wij een scope-afbakening gedefinieerd. Een samenvatting van de scope-afbakening ziet u in tabel 4, met daaronder een uitgebreidere toelichting.

Ambities	Scope	Systeemgrens	Meetperiode
Prettige en functionele werkomgeving	Gebruik en beschikbaarheid van de werkomgeving	Gebouw inclusief installaties en terrein	Jaarbasis
Energieneutraliteit	Gebouw- en gebruiksgebonden	Gebied	Seizoensbasis
Waardebehoud materialen	Hoogwaardig hergebruik	Lokaal (wanneer mogelijk met planning)	Verleden -> heden & heden -> toekomst
Bijdrage CO ₂ -neutrale organisatie	Scope 3	Organisatie	Eerste periode gebruiksfase

Tabel 7: Scope-afbakening ambities

Ambitie 1: Prettige en functionele werkomgeving

- Scope: Gebruik en beschikbaarheid werkomgeving
 - Gebruik werkomgeving: Dit betreft de mate waarin de gebruikers gefaciliteerd worden om het werk goed te kunnen uitvoeren in een prettige werkomgeving. De beleving en inbreng van de gebruiker is hier cruciaal.
 - Beschikbaarheid werkomgeving: Dit betreft de beschikbaarheid van het gebouw en daarmee de systemen en installaties. Ten alle tijden moet het in-en uitrukproces uitgevoerd moeten worden en de verkeersleiders hun werk kunnen doen in de seinzaal. De beschikbaarheidseisen verschillen per discipline en heeft een relatie met of het invloed heeft op het spoor of niet.

- Systeemgrens: Gebouwlocatie
 - Gebouwlocatie: het gebruik en beschikbaarheid van de werkomgeving moet worden gerealiseerd op het bouwterrein zelf.
- Meetperiode: Jaarbasis
 - Jaarbasis: de meetperiode van de beschikbaarheid van de systemen wordt gemeten op jaarbasis, maar is een continu proces op basis van KPI's en SLA's. De prettige werkomgeving wordt meegenomen in evaluatie in de teams en op ProRail-niveau in een klanttevredenheidsonderzoek.

Ambitie 2: Energieneutraliteit

- Scope: Gebouwgebonden en/of gebruikgebonden?
 - Gebouwgebonden energie: Dit betreft de energie die nodig is voor het conditioneren en verlichten van het gebouw, onafhankelijk van het gebruik.
 - Gebruikgebonden energie: Dit betreft de energie die nodig is om goed gebruik te maken van het gebouw: denk aan kunstlicht, elektriciteit voor ICT, extra verwarming of koeling voor aangenaam gebruik.
- Systeemgrens: Gebouwlocatie of gebied?
 - Gebouwlocatie: Voor het opwekken of opslaan van energie mag enkel het gebouw zelf worden gebruikt, inclusief muren en dakoppervlak, al dan niet inclusief de grond onder het gebouw (bijvoorbeeld voor een warmte-koude-opslag).
 - Gebied: Voor het opwekken of opslaan van energie mag ook een klein, afgebakend kavel om het gebouw heen worden gebruikt. Dit vergroot de mogelijkheden voor energieopwekking en -opslag.
- Meetperiode: Jaar- of seizoensbasis?
 - Jaarbasis: Bij een meetperiode op jaarbasis mogen energieoverschotten uit de zomer (bijvoorbeeld zonnestroom), die worden teruggeleverd aan het elektriciteitsnet, worden gebruikt om extra energieverbruik in de winter te compenseren.
 - Seizoensbasis: Bij een meetperiode op seizoens- of maandbasis, moet ieder seizoen een netto positieve energieproductie zijn. Hierbij is dus een hogere productiecapaciteit nodig om ook in de winter energiepositief te zijn.

Ambitie 3: Waardebehoud materialen

- Scope: Maximaal volume/massa of hoogwaardig niveau van hergebruik?
 - Maximaal volume/massa: Hierbij wordt er gekeken naar de hoeveelheid hergebruikt materiaal, uitgedrukt in een uniforme eenheid zoals volume of massa. Dit is een relatief eenvoudig te bepalen eenheid.
 - Hoogwaardig niveau van hergebruik: Hierbij speelt ook het niveau van hergebruik een rol (gebouwonderdeel volledig hergebruiken, zoals bijvoorbeeld raam of geveldeel), waarbij een onderdeel een hoger niveau is dan slechts het materiaal.
- Systeemgrens: Lokaal of onbepaald?
 - Lokaal: Hierbij mogen alleen lokale materialen worden hergebruikt, bijvoorbeeld uit de nog te demonteren VIRM-treinen of de oude Verkeersleidingspost Utrecht. Dit moet qua planning (demontage + realisatie ICB-post) wel aansluiten.
 - Onbepaald: Hierbij mogen opdrachtnemers materialen gebruiken van andere, door hen te bepalen locaties. Het materiaalhergebruik staat hierbij centraal. Eventueel kan nog een nadere systeemgrens (bijvoorbeeld 100 km) worden aangegeven.

- Periode: Verleden naar heden, of heden naar toekomst (of combinatie van beiden)?
 - Verleden naar heden: Hierbij ligt de focus op het gebruik van hergebruikt materiaal waar mogelijk.
 - Heden naar toekomst: Hierbij ligt de focus op het toepassen van materialen die hergebruikt kunnen worden, maar ook op de losmaakbaarheid: zijn materialen en bouwonderdelen losmaakbaar aan elkaar verbonden?
 - Combinatie van beiden: Het is mogelijk om, met een prioritering, een combinatie van beide ambities uit te vragen. Denk hierbij bijvoorbeeld aan:
 - Maximaal hergebruikt materiaal, waar mogelijk
 - In geval van nieuw materiaal, een minimale milieu-impact
 - Alle materialen onderling losmaakbaar voor toekomstige demontage

Ambitie 4: Bijdragen aan een CO₂-neutrale organisatie

- Scope: Scope 2 of scope 3?
 - Scope 2: Bij het berekenen van de CO₂-emissies in scope 2 gaat het om de directe CO₂-emissies, en de indirecte CO₂-emissies als gevolg van energieverbruik.
 - Scope 3: Bij het berekenen van de CO₂-emissies in scope 3 gaat het om zowel de directe CO₂-emissies als alle indirecte CO₂-emissies in toeleveringsketens van producten, materialen en diensten.
- Systeemgrens: Lokaal (gebouwprestaties), integraal (+ gebruik) of organisatie (+ positieve bijdrage)?
 - Lokaal: Bij een lokale systeemgrens moeten de gebouwgebonden aspecten netto CO₂-neutraal zijn.
 - Integraal: Bij een meer integrale systeemgrens worden – bovenop de gebouwgebonden aspecten – ook de gebruiksgebonden aspecten meegenomen.
 - Organisatie: Bij een organisatiescope moeten de activiteiten van dit pand bijdragen aan een CO₂-neutrale organisatie van ProRail, waarbij bij realisatie en gebruik van dit pand netto CO₂ wordt opgeslagen.
- Periode: Realisatie, eerste periode gebruiksfase, of volledige levensduur?
 - Realisatie: Wanneer de CO₂-bijdrage alleen voor de realisatiefase geldt, gaat dit vooral over de bouwwerkzaamheden en gebruikte materialen.
 - Eerste periode gebruiksfase: Wanneer de CO₂-bijdrage ook voor de eerste periode van de gebruiksfase geldt, kan dit worden uitgevraagd voor de benoemde periode voor onderhoud & energievoorziening (bouwblok 5).
 - Volledige levensduur: Wanneer de CO₂-bijdrage voor de volledige levensduur moet zijn, vraagt dit een aantal aannames over lange-termijn gebruik.