

Bevindingenrapport Marktconsultatie

Wolfheze onderdoorgang



Versie	1.0
Datum	18 april 2023
Status	Definitief
Eigenaar	Procurement

1 Inleiding

Op 8 februari 2023 heeft ProRail een marktconsultatiedocument gepubliceerd op www.tenderned.nl met daarin beschreven de context en de vragen aan de markt in het kader van het project 'Wolfheze – Spooronderdoorgang'. Alle geïnteresseerde marktpartijen konden vrijelijk deelnemen aan deze consultatie en konden uiterlijk op 1 maart 2023 een schriftelijke beantwoording op de gepubliceerde vragen bij ProRail indienen. Uiteindelijk hebben acht marktpartijen een schriftelijke beantwoording ingediend waarna met vier marktpartijen aanvullende interactieve 1-op1 overleggen hebben plaatsgevonden om meer inzicht te verkrijgen.

Doel van dit rapport

Dit rapport heeft als doel om in algemene zin de door ProRail opgedane bevindingen met alle deelgenomen marktpartijen te delen. ProRail streeft ernaar om hiermee alle marktpartijen dezelfde informatievoorziening te verschaffen. Tevens zal dit rapport opgenomen worden in de mogelijke opvolgende relevante aanbesteding. Het rapport is geanonimiseerd opgesteld om de privacy van de deelgenomen marktpartijen te borgen. Opzet van de bevindingenrapportage is in lijn met de vragenlijst, waarbij per paragraaf een samenvattende hoofdlijn is vastgesteld. Antwoorden op vragen met een financieel karakter zijn buiten beschouwing gelaten van deze rapportage vanwege de commercieel vertrouwelijke informatie.

Opmerkingen

- Deelname aan de marktconsultatie en opvolgende overleggen was geheel vrijwillig.
- Deelname leidt niet tot een eventueel beoordelingsvoordeel in geval van inschrijving op een opvolgende aanbesteding net zoals marktpartijen die niet hebben deelgenomen aan de marktconsultatie en/of de interactieve overleggen daardoor geen beoordelingsnadeel zullen ondervinden.
- Deelgenomen marktpartijen kunnen op geen enkele wijze rechten ontlenen aan verstrekte informatie tijdens de schriftelijke marktconsultatiefase en/of de interactieve overleggen.
- De marktconsultatiefase maakt geen onderdeel uit van een aanbestedingsproces. ProRail is op geen enkele manier gebonden aan verstrekte informatie gedurende de marktconsultatiefase en de interactieve overleggen waaronder onze gedeelde bevindingen uit dit rapport.

2 Vragen aan de markt

- 1 Kan Opdrachtnemer (ON) het **hele project** emissieloos uitvoeren? (bouwplaats en aanvoerroute tot aan snelweg)
 - Wat is daarvoor nodig?
 - Zijn voor deze aanpak extra kosten gemoeid t.o.v. niet elektrisch materieel, en zoja hoeveel??
 - Hoe verwacht de ON dit te doen?

De meeste partijen geven aan dat het hele project niet geheel emissieloos uitgevoerd kan worden maar wel grotendeels. Er is redelijk voldoende kleiner materieel beschikbaar echter voor de grotere materieelstukken is de beschikbaarheid van emissieloze uitvoeringen beperkt.

Stroomaansluitingen, incl. tijdige aanvraag hiervan, tijdig materieel kunnen reserveren, vrijheid in ontwerp en planning zijn de belangrijkste aspecten die hiervoor nodig lijken.

Er zijn extra kosten gemoeid met deze aanpak, de (aanschaf van) elektrisch materieel is duurder, er zijn relatief meer logistieke bewegingen nodig en ook het inrichten van een laadplein kost tijd en geld.

Opgemerkt wordt dat bij enkele partijen niet helder was welke uitstoot precies bedoeld wordt door ProRail. ProRail heeft verduidelijkt dat de vraag voor 100% emissievrij nu alleen voor **NOx** van toepassing is.

- 2 Kan ON het **projectdeel onderdoorgang + pleinen** (*scopedeel A*) emissieloos uitvoeren? (bouwplaats en aanvoerroute tot aan snelweg)
 - Wat is daarvoor nodig?
 - Zijn voor deze aanpak extra kosten gemoeid t.o.v. niet elektrisch materieel, en zoja hoeveel?
 - Hoe verwacht de ON dit te doen?

De algemene reactie op deze vraag is een verwijzing naar vraag 1.

Enkele partijen geven aan dat scopedeel A waarschijnlijk wel NOx vrij uitgevoerd kan worden, maar uitdagend blijft.

- 3 Heeft de ON ideeën (bijvoorbeeld m.b.t. fasering of bouwmethode) om op andere manier de uitstoot van verbrandingsmotoren op de bouwplaats te verminderen?
 - En wat is daarvoor nodig (al dan niet van ProRail)?

Een geoptimaliseerd ontwerp, meer inzet van minder zwaar materieel, meer fysieke (bouw)ruimte en een ruime planning met langere buitendienststellingen zijn zaken die door verschillende partijen zijn genoemd. Het afvangen van stikstof bij statisch materieel (met verbrandingsmotor), HVO diesel, AdBlue en NoNox filter zijn ook een optie om de uitstoot te beperken. Ook hebben de partijen aangegeven graag meer ontwerpvrijheid te willen ten aanzien van een damwand en meer ruimte beslag om de toeritten voor de elektrisch vrachtauto langer te kunnen maken. Daarnaast geeft een aantal partijen aan dat de keuze van de contractvorm tevens een rol kan spelen, een bouwteam wordt hierbij genoemd of een dialoofase tijdens de aanbesteding (waarin ontwerp oplossingen worden gevraagd) als mogelijkheid waarbij ON en OG samen optrekken.

- 4 Indien ON echt niet verwacht om minstens het scopedeel A emissieloos te kunnen bouwen, wat weerhoudt ON dan van deze aanpak?

De meeste partijen geven aan dat ze technisch goede kansen te zien, maar dat met name de beperkte beschikbaarheid van zwaar elektrisch materieel een aandachtspunt is. Daarnaast is de productiecapaciteit van elektrische machines kleiner dan conventioneel materieel, geeft een aantal partijen aan.

- 5 Wat is volgens ON dan maximaal haalbaar, qua emissiearm cq. wat is datgene wat echt nog niet mogelijk is om emissieloos uit te voeren?
- Wat heeft ON nodig om dit op te lossen?

De grootste uitdaging zit in het spoormaterieel en de werkzaamheden in de TVP's in verband met risicobeheersing (voorkomen stagnatie en uitloop). Krollen en shovels zijn (beperkt) elektrisch beschikbaar. Stopmachines etc. zijn nog niet elektrisch beschikbaar.

- 6 Is er noodzaak voor een bouw-hub?

De meeste partijen geven aan dat een bouwhub noodzakelijk is, waarbij de kanttekening wordt gemaakt dat het effect op stikstofreductie wellicht niet heel groot is. Als een bouwhub wordt aangelegd, kan hier tevens een laadplein aan worden toegevoegd.

- 7 Is er een noodzaak voor een voedingspunt op de bouwplaats of bouw-hub, en hoe zwaar moet die minimaal zijn?

De meeste partijen geven aan dat zware stroomaansluitingen nodig zijn, op de bouwlocatie zelf en op de locatie (bijvoorbeeld bouwhub) waar materieel wordt opgeladen. De zwaarte van de stroomaansluitingen is uiteindelijk afhankelijk van de uitvoeringsmethodiek. Het helpt de marktpartijen om in het contract de beschikbare aansluiting als uitgangspunt op te nemen.

- 8 Is er behoefte aan een andere TVP fasering of ander TVP kader?

Er is divers gereageerd op deze vraag. Een aantal partijen geeft aan dat langere TVP-kaders meer mogelijkheden biedt, vooral voor het opladen van elektrisch materieel en meer tijd voor grondwerk geeft. Andere partijen geven aan dat de opgegeven TVP-kaders voldoende zouden moeten zijn.

- 9 Heeft u andere aandachts- en zorgpunten m.b.t. dit project die u met ProRail wenst te delen?

Er is momenteel veel vraag naar elektrisch materieel, het tijdig contracteren helpt bij het anticiperen en inplannen van materieel. De beschikbaarheid van voldoende laadvermogen is ook een aandachtspunt. Daarnaast is het noodzakelijk om tijdig bekend te maken welke stikstofdepositie specifiek voor dit project in dit gebied nog beschikbaar is.

- 10 Staat u open voor een vervolgesprek met ProRail over kansen en mogelijkheden om emissievrije bouwplaats mogelijk te maken?

Uit de gesprekken kwam verder nog naar voren dat het sturen op stikstof in de EMVI-criteria van de aanbesteding aan te bevelen is.