

Verslag Marktconsultatie

Hollandsekade 13 en 16

april 2026



HOOGHEEMRAADSCHAP
**DE STICHTSE
RIJNLANDEN**

Verslag Marktconsultatie oeverherstelproject Hollandsekade (P422302, TN576091)

Voor u ligt het verslag van de gehouden marktconsultatie op maandag 13 april en donderdag 16 april 2026. Het verslag is geanonimiseerd en op hoofdlijnen opgesteld van hetgeen is besproken, zoals ook gecommuniceerd tijdens de marktconsultatie.

Aanleiding van de marktconsultatie:

Het projectgebied ligt in het Natura 2000-gebied Nieuwkoopse Plassen & De Haeck en is onderdeel van een Europees netwerk van beschermde natuurgebieden. De aanwezigheid van dit Natura 2000-gebied heeft grote en directe gevolgen voor het verkrijgen van vergunningen én uitvoeringsmogelijkheden, vooral bij het onderdeel stikstof.

Naar aanleiding van de vergunningenscan heeft het waterschap geconstateerd dat bij een uitvoeringsmethode met reguliere mobiele werktuigen, werktuigen met uitstoot, de vereiste vergunningen niet, of na zeer lange en onzekere termijnen, verleend worden. Dit als gevolg dat elke vorm van emissie uitstoot niet toegestaan is in een straal van 25 kilometer rond het projectgebied.

Doel van de marktconsultatie was als volgt:

Inzichten verzamelen die bijdragen aan kwalitatief goede en passende aanbestedingsstukken met als doel de uiteindelijke uitvraag te laten aansluiten op de mogelijkheden en behoeftes van zowel opdrachtnemer als opdrachtgever.

Aantal deelgenomen marktpartijen: 6

Vanuit het projectteam (opdrachtgeverskant) Hollandsekade waren aanwezig:

- Dhr. Govert Heijn – Contractmanager HDSR
- Dhr. Daan Musters, adviseur Omgeving en vergunningen HDSR
- Mw. Alien Vos – adviseur Contractmanagement HDSR (verslaglegging)
- Dhr. Jan Koot – Projectleider Gemeente Nieuwkoop

Het resultaat van de marktconsultatie leest u hieronder.

1. Haalbaarheid 100% emissieloos werken:

- **Emissieloos materieel** is in de markt beschikbaar; vrijwel alle benodigde machines (kranen, duwbotten, trilblokken, graafmachines) zijn elektrisch te verkrijgen.
- **Freesmachines** (asfalt) vormen een onzeker punt; mogelijk alternatief is **uitbreken met kraan**.
- **Trillen** damwandplanken heeft duidelijke voorkeur boven **drukken**: sneller, goedkoper, minder risico op vervorming.
- **Drukken** is wel mogelijk, maar aanzienlijk trager en vraagt zwaarder materieel.
- **Werken binnen 25 km-straal** is uitvoerbaar, maar logistiek uitdagend door beperkte aanrijroutes en smalle vaarwegen.

2. Uitdagingen en risico's voor opdrachtnemer en opdrachtgever:

- Grootste risico's liggen in **logistiek**: aan- en afvoer van materieel, beperkte vaarbreedte, beperkte wegtoegang (breedte en/of bas-last beperkingen), en het wisselen van accu's of waterstofcontainers.
- **Energievoorziening** is een tweede grote risicofactor: laadpunten, netcongestie, vergunningen voor waterstof, bereikbaarheid van laadlocaties.
- **Planning** betreffende zowel termijn Tenderfase als termijn uitvoeringsfase wordt ook als een uitdaging benoemd en hangt oa. samen met welke methode voor plaatsen damwanden wordt gekozen (drukkend of trillen).

- **Back-up oplossingen** (accucontainers, waterstofaggregaten) zijn mogelijk, maar kostenverhogend en vergunning technisch ten dele onbekend.
- **Productiesnelheid**: elektrisch materieel werkt soms trager en vraagt vaker wissels.
- **Fasering** is kritisch door recreatievaart, ecologische randvoorwaarden en beperkte ruimte.
- **Ontwerp** is niet het probleem; mogelijk zijn er nog optimalisatie kansen.

3. Laadinfrastructuur en netcongestie:

- Voorkeur: **vaste netaansluiting** → meest stabiel en goedkoop.
- Realiseren vaste **Laadpunten** zijn echter grootste uitdaging. Haalbaarheid zeer onzeker door wel of niet verkrijgen vergunningen. Veel afhankelijkheid van derden.
- Alternatieven: Laden via **mobiele batterijcontainers, waterstof, biogas** (niet 100% emissieloos) wordt als haalbaar (alternatief) gezien.
- Markt geeft sterk aan dat **OG idealiter zelf laadpunten regelt**, of dit in ieder geval vroegtijdig initieert.
- **Vorbereidingstijd** is essentieel: aannemers willen in de tenderfase al inventariseren waar geladen kan worden.
- **Waterstof** is technisch mogelijk, vergunningen en transport is meer onbekend.

4. Impact op doorlooptijd:

- **Uitvoeringstermijn van 6 maanden** wordt door vrijwel alle partijen als **haalbaar** gezien, mits:
 - trillen is toegestaan,
 - logistiek tijdig is geregeld,
 - voorbereidingstijd minimaal 4 maanden bedraagt.
- **Tenderfase**:
 - Traditioneel, Europees: **10–12 weken** doorlooptijd.
 - Indien Bouwteam: **minimaal 6 weken** doorlooptijd.
- **Vorbereiding** tussen gunning en start uitvoering: **minimaal 4 maanden** noodzakelijk.
- **Recreatievaart in september** vormt een aandachtspunt voor planning. Voor efficiënte en veilige uitvoering is volledige stremming gewenst.

5. Financiële impact:

- **100% emissieloos** leidt tot **hogere kosten** t.o.v. traditioneel.
- Belangrijkste kostendrivers:
 - logistiek (aanvoer, varen, wisselen accu's),
 - energievoorziening (laadpunten, accu's; of waterstof),
 - beschikbaarheid en huur van elektrisch materieel,
 - langere doorlooptijd bij drukken.
- Bandbreedte kostenverhoging door 100% emissieloos varieert sterk. Afhankelijk van gesproken partij, gekozen energiebron en aanneemsom liepen de cijfers uit één van +10% à 20% tot een uiterste van +300% t.o.v. traditioneel.
- In algemene zin geeft de markt volgende gradaties aan:

◦ Vaste walstroom aansluiting	€
◦ Inzet wisselbare accu pakketten	€€
◦ Inzet waterstof	€€€

6. Innovatieve of alternatieve oplossingen:

- **Waterstof** als aanvullende energiebron (emissieloos bij gebruik).
- **Biogas** als tussenoplossing (niet 100% emissieloos).
- **Optimalisatie van damwandlengtes** kan logistiek en materieelkeuze verbeteren.
- **Samenwerking met lokale partijen** (boeren, bedrijven) voor laadmogelijkheden.

Feedback marktpartijen; bouwteam wordt gezien als kansrijke oplossing in proces tot gezamenlijk optimaliseren technisch ontwerp en verkennen naar haalbaarheid tot realiseren vaste walstroom aansluitingen en overige laad infra mogelijkheden.

7. Hoe OG de uitvraag kan laten aansluiten op de markt:

- **Bouwteamconstructie** wordt door partijen als kansrijk gezien voor nader verkennen onzekerheden netcongestie en laadinfrastructuur.
 - gezamenlijk verkennen van laadpunten,
 - optimaliseren van ontwerp en logistiek,
 - voorkomen dat alle inschrijvers afzonderlijk de omgeving benaderen.
- Tegen geluiden zijn er ook, kans tot slagen realiseren vaste walaansluiting zijn nihil (zowel doorlooptijden als overbelasting).e markt beschikt over alle nodige facetten tot efficiënte inzet wisselbare accu pakketten.
- **EMVI:**
 - Richten op logistiek, uitvoerbaarheid, risico's, back-up strategieën, samenwerking, planning, capaciteit beschikbaar materieel.
 - **Niet** op omgevingscomponent (liever als eis).
 - Prijscomponent zo laag mogelijk. Durf kwaliteit te beoordelen en waarderen.
- **Duidelijke eisen** en geen overvraging in EMVI (uitvraag dient proportioneel te zijn t.o.v. de te maken kosten door de marktpartijen).
- **Risicoverdeling** helder maken (CAR, ecologie, vergunningen, logistiek).
- Vroege samenwerking en voorbereiding zijn cruciaal.

8. Interesse, kwaliteit en capaciteit in de markt:

- Alle aanwezige partijen geven aan **interesse te hebben** in dit project.
- Capaciteit en materieel zijn beschikbaar, dit wordt niet als uitdagend gezien.
- Markt ziet het werk als technisch goed uitvoerbaar; uitdaging zit in logistiek en energie.

9. Aandachtspunten volgens marktpartijen:

- Vergunningen voor laadpunten en waterstof.
- Aandacht voor **tuimeldijkstabiliteit** bij verwijderen bestaande beschoeiing.
- Vroegtijdige afstemming met bevoegde gezagen.
- Heldere keuzes over contractvorm.
- Fasering en ecologische randvoorwaarden.

Dankwoord

Het projectteam Hollandsekade bedankt alle deelnemers hartelijk voor hun waardevolle bijdrage, openheid en tijd. De marktconsultatie is door zowel het projectteam als de aanwezige partijen als zeer effectief en constructief ervaren.

We leven samen in een land dat voor een deel onder de zeespiegel ligt. Zonder het werk van de waterschappen is dat niet mogelijk. Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden werkt elke dag aan veilige dijken en voldoende en schoon water in kanalen, rivieren en sloten in Midden-Nederland. Klimaatverandering en de bijzondere weersomstandigheden die daarmee samenhangen vragen om oplossingen die vernieuwend zijn, lang meegaan en goed zijn voor de natuur. Daaraan werken we samen met bewoners, boeren, ondernemers en andere overheden. Met als doel om nu en in de toekomst veilig in ons land te kunnen leven.



HOOGHEEMRAADSCHAP
DE STICHTSE
RIJNLANDEN

www.hdsr.nl