

Zaaknr. 31146808: Marktconsultatie onderhoudsbaggerwerk 2020-2025

nummer	Vraag	Antwoord
1	In de MKI wordt HVO 30% (20% palmolie) en HVO 50%-blend (100% 2e generatie feedstock) genoemd. Hogere blends worden niet genoemd, terwijl chemisch gezien HVO en GTL identiek zijn (zie TNO R10588), en GTL wel als optie aangegeven wordt. De reden dat HVO 100% niet genoemd wordt omdat motorfabrikanten dit niet goed zouden keuren, is dus incorrect. Graag zouden wij de MKI van HVO 100% (100% 2e generatie feedstock) willen terugzien, omdat dit product veelal in de markt gebruikt wordt (zoals bijvoorbeeld in de vloot van het Havenbedrijf Rotterdam zelf.	<i>Het is de aannemer vrij om HVO 100 % toe te voegen bij MKI berekening..</i>
2	Er wordt gekeken naar CO2-reductiedoelstellingen. Voor HVO geproduceerd van 2e generatie feedstock is van belang dat de brandstof van afvalstoffen gemaakt is, waardoor de CO2-uitstoot volgens IPCC definitie zero is. Dit wordt tevens zo doorgevoerd binnen Europese wet- en regelgeving (RED), waarbij biobrandstoffen ingezet worden om te voldoen aan de bijmengverplichting. Het verschil tussen kort-cyclisch versus lang-cyclisch is zeer belangrijk, maar wordt onderbelicht in de MKI.	<i>De berekening is gemaakt conform SBK methode.</i>
3	In de toelichtingsvergadering werd vermeld dat voor de MKI berekening van de scheepsbrandstoffen te voegen bij de inschrijving(en) voor de onderhoudsbaggerwerken, de inschrijvers een eigen MKI-berekening kunnen doen, waarbij afgeweken kan worden van de MKI-waarden in DuboCalc (de MKI-waarden uit de Nationale MilieuDatabase). Deze MKI-waarden uit de Nationale MilieuDatabase zijn opgesteld door TNO; indien inschrijvers een eigen berekening doen, dienen zij onderbouwd aan te tonen waarom zij afwijken van de berekeningen en/of aannames van TNO. Deze methode is voor ons duidelijk, maar wij beschikken niet over de gedetailleerde berekeningen opgemaakt door TNO, alsook alle aannames die TNO daarbij heeft gedaan. Wij verzoeken daarom om zo spoedig mogelijk de volledig gedetailleerde berekeningen – inclusief alle aannames – van TNO aan alle inschrijvers beschikbaar te stellen. Dit voor alle scheepsbrandstoffen die zijn opgenomen in DuboCalc en/of de Nationale MilieuDatabase. Het zo spoedig mogelijk aanleveren van deze gegevens is van groot belang, omdat – zoals ook in de toelichtingsvergadering werd vermeld – het maanden kan duren om alle informatie te verzamelen.	<i>Wij zullen zo spoedig mogelijk laten weten uiterlijk bij publicatie met wat voor gegevens een onderbouwing moet worden aangeleverd waar wordt afgeweken van TNO uitgangspunten</i>

4	In de toelichtingsvergadering was er redelijk wat discussie over de correcte berekening van de MKI-waarde van de scheepsbrandstoffen, alsook van de vergelijking met de berekening van TNO. Dit ook omdat er al nieuwe inzichten zijn bij TNO. Omdat het een eerste keer is dat dergelijke berekening bij een inschrijving dient gevoegd te worden én dat deze berekening meeweegt in de gunning, lijkt het ons van cruciaal belang om hier voorzichtig mee om te gaan, dit vooral om het niet aanvaarden van een berekening door Opdrachtgever te vermijden, met mogelijke ongeldigheid van de inschrijving tot gevolg. Over de MKI-waarde die finaal wordt meegenomen in de gunning zou geen discussie meer mogen bestaan. Daarom stellen wij voor om de aanbesteding in 2 stappen te laten verlopen, waarbij in een eerste stap de MKI-waarde(n) van de scheepsbrandstof(fen) moeten ingediend worden en deze nagekeken worden door Opdrachtgever (het betreft enkel de MKI-waarde(n), nog niet de volledige MKI-berekening op basis van totale hoeveelheid brandstof). Deze berekening is een soort "geldigheidsproduct", zoals dit al eerder is toegepast in meerdere aanbestedingen van Rijkswaterstaat, voor projecten waarbij bvb de EisenBoomVerificatieMatrix (of andere documenten) een belangrijk element vormden van de aanbesteding. Nadat de "geldigheidstoets" van de MKI-waarde is bekomen, volgt de 2e stap, namelijk de volledige inschrijving.	<i>Rijkswaterstaat onderzoekt mogelijkheden om de aannemers meer duidelijkheid te geven over hun MKI berekening in de aanbestedingsfase.</i>
5	Welke LCA moet er worden aangehouden als er op LNG wordt gevaren? Er zijn nu 3 verschillende LCA's van LNG, namelijk LNG, LNG 1% Lekverlies en LNG 9% lekverlies.	<i>RWS met TNO is de MKI waarde nog aan het bekijken of de MKI waarde zoals nu in NMB opgenomen de juiste MKI waarde is gezien de laatste inzichten.</i>
6	Bij welke dichtheid wordt het verbruik gemeten van LNG en hoe meet men het verbruik LNG?	<i>TNO is LNG nog aan het herbekijken volgens laatste inzichten</i>
7	Wie toetst of het opgegeven verbruik voor een LNG hopper juist is, er is nog weinig of onvoldoende ervaring met het verbruik van LNG.	<i>Daadwerkelijke verbruik wordt gemeten dmv brandstofregistratie</i>
8	We missen in het verslag van de marktconsultatie de besproken verwijzing naar de dubbele doelstelling van IKZ (MKI +CO2 eq) en de mogelijkheid om deze hier toe te passen. Kunt u dit nog toevoegen in het verslag.	<i>Signaal over de dubbele doelstellingen is binnen gekomen en besproken tijdens de Marktconsultatie. Door middel van dit antwoord is het genoteerd voor deze marktconsultatie.</i>