



# Verslag marktconsultatie

## Slibtransport



Aanbestedende dienst:

Waterschap Noorderzijlvest  
Stedumermaar 1  
9735 AC GRONINGEN

Waterschap Hunze en Aa's  
Aquapark 5  
9641 PJ VEENDAM

Referentienummer: Z/21/048410  
Groningen, 1 oktober 2021

## **Inhoudsopgave**

Inleiding.....	3
1. De Marktconsultatie.....	4
1.1 Procedure consultatie .....	4
1.2 Uitgangspunten en randvoorwaarden Marktconsultatie .....	4
2. Verslag.....	5

## **Inleiding**

In dit document wordt het verslag van de Marktconsultatie 'Slibtransport' beschreven. De Marktconsultatie is een initiatief van waterschap Noorderzijlvest en waterschap Hunze en Aa's.

De Marktconsultatie is een door het waterschappen georganiseerde informatie-uitwisseling met belanghebbende partijen over een voorgenomen aanbesteding, aan de hand waarvan de aanbestedingsdocumenten worden opgesteld. Daartoe zijn een aantal vragen opgesteld welke in dit document zijn opgenomen.

Er zijn vier reacties ontvangen op de marktconsultatie. Dit verslag geeft een weergave van de reacties op de vragen/onderwerpen uit de marktconsultatie.

Waterschap Noorderzijlvest voert deze marktconsultatie mede uit namens Waterschap Hunze en Aa's. Waterschap Noorderzijlvest is in de marktconsultatie en de hierna volgende marktbenadering Penvoerder.

# **1. De Marktconsultatie**

## **1.1 Procedure consultatie**

Deze Marktconsultatie is op 26 augustus 2021 op TenderNed gepubliceerd door het waterschap Noorderzijlvest. Op basis van de reacties op de marktconsultatie stelt waterschap Noorderzijlvest een verslag op.

## **1.2 Uitgangspunten en randvoorwaarden Marktconsultatie**

Het doel van de Marktconsultatie is nadrukkelijk niet om een voorselectie van partijen te maken in het kader van de voorgenomen aanbesteding.

Voor zover nodig benadrukt waterschap Noorderzijlvest dat deelname of afzien van deelname aan de Marktconsultatie op geen enkele wijze een positieve of negatieve invloed zal hebben op uw mogelijkheid tot deelname aan de voorgenomen aanbesteding, in welke vorm of hoedanigheid deze in de toekomst georganiseerd zal gaan worden.

De resultaten van de Marktconsultatie worden middels dit verslag geanonimiseerd gepubliceerd op TenderNed. Marktpartijen kunnen geen rechten ontleen aan de informatie die tijdens de marktconsultatie is verstrekt.

## 2. Verslag

<u>Vraag 1</u>	<p>Zoals omschreven in het eerste hoofdstuk zijn wij voornemens om gezamenlijk met waterschap Noorderzijlvest en waterschap Hunze en Aa's een contract af te sluiten met één partij (of combinatie van partijen) voor het slibtransport van beide waterschappen. Vindt u de samenwerking tussen de waterschappen wenselijk? En waarom wel of niet?</p>
Antwoord:	<p>Twee van de vier partijen geven aan dat de samenwerking tussen beide waterschappen wenselijk is. Eén partij geeft aan geen voordelen te zien in de combinatiemogelijkheid omdat bij twee separate aanbestedingen meer bedrijven kans maken op het aannemen van één van de aanbestedingen. Ook geeft een partij aan geen voorkeur te hebben.</p> <p>Genoemde voordelen voor de samenwerking zijn:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Beperken lege kilometers, efficiënt werken.</li><li>- Bezettingsgraad</li><li>- Prijsstelling</li><li>- Verlagen van administratieve lasten</li><li>- Het grotere volume van de vervoersovereenkomst biedt meer perspectief om concrete oplossingen toe te passen op het gebied van innovatie en duurzaamheid.</li><li>- Eén aanspreekpunt voor de waterschappen</li><li>- Minder ongewenste wachttijden op de loslocatie.</li></ul> <p>Aandachtspunten:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Het bedrijfsrisico bij beëindiging van omvangrijke vervoersovereenkomsten.</li><li>- Wenselijk om 1 contactpersoon te hebben voor dagelijkse gang van zaken.</li></ul>
<u>Vraag 2</u>	<p>Welke innovaties/ontwikkelingen ziet u in uw branche (o.a. op het gebied van duurzaamheid)? En hoe kunnen deze eventueel worden verwerkt in deze aanbesteding?</p>
Antwoord:	<p>De belangrijkste ontwikkelingen van dit moment in de branche liggen op het gebied van het realiseren van CO<sub>2</sub>-neutraal transporteren. De ontwikkelingen in de branche gaan snel en er zijn diverse alternatieven beschikbaar, zoals diverse brandstoffen in de vorm van LNG, waterstof, elektrische aandrijvingen. Deze zijn nog niet volledig geschikt voor 50-tons vervoer of prijstechnisch aanzienlijk duurder en/of leiden tot verlaging van met maximale beladingsgewicht. De toepassing van HVO brandstof is op dit moment de duurzaamste optie.</p> <p>Andere genoemde ontwikkelingen zijn:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Elektrische aandrijving is een zeer effectieve aandrijving als het gaat om beperken van emissies en CO<sub>2</sub>, fijnstof en geluid.</li><li>- Slimme ICT-toepassingen die bijdragen aan versnelling en verbetering van het logistieke en administratieve proces. Ook ICT-toepassingen die bijdragen aan het verlagen van emissies en het verhogen van de verkeersveiligheid.</li></ul> <p>Genoemde opties om bovengenoemde ontwikkelingen te verwerken in de aanbesteding zijn:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Een aantal van de ontwikkelingen benoemen in de aanbesteding en daar een eigen waarderingsindex aan toe kennen. Daarnaast zou er voor de indienende partij ruimte moeten zijn om eigen specifieke oplossingen te benoemen.</li><li>- Innovaties worden vaak slecht betaald, wanneer de aanbesteder een juiste verhouding prijs/kwaliteit aan vraagt zijn aannemers bereid om ver te gaan, kwaliteit 60a70% restant prijs.</li><li>- Laat aannemers zelf een geducht plan van aanpak schrijven waarin innovaties beschreven worden.</li></ul>
<u>Vraag 3</u>	<p>Ziet u mogelijkheden om het contract uit te voeren met een alternatieve brandstof, zoals HVO, CNG (Compressed Natural Gas), (bio)-LNG (Liquefied Natural Gas), hybride, accu-elektrisch,</p>

	<p>waterstof-elektrisch of anders?</p> <p>Zo ja, hoe kan de werkelijke inzet hiervan in de uitvoering het beste gecontroleerd worden?</p>
Antwoord:	<p>De marktpartijen zien zeker mogelijkheden om alternatieve brandstoffen toe te passen. Op dit moment is HVO zeker haalbaar. Andere alternatieven zijn nog in ontwikkeling. Waterstof is bijvoorbeeld moeilijk te verkrijgen en andere opties zoals LNG zijn duur. Hybride of elektrisch wordt op dit moment nog niet gezien als reële optie.</p> <p>Mogelijkheid tot controleren:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Door inkoopcertificaten op naam uit te geven.</li> <li>- Op basis van vervoerde hoeveelheden en bepaalde (brandstof-)indicatoren te bepalen waar aan voldaan moet worden. In het geval van de CO<sub>2</sub>-prestatieladder kan de certificerende partij de bevestiging verstrekken dat voldaan is aan de voorwaarden.</li> <li>- Via een maandelijkse rapportage waarbij de voertuigen vermeld worden met de hoeveelheid km's die ze gereden hebben. Bij een vooraf vast te stellen verbruik kan de verantwoording gedaan worden middels aan te leveren facturen van brandstofleveranciers, waarbij de diverse tankbeurten van deze voertuigen vermeld zijn.</li> <li>- Met het overleggen van facturen, evt. met een accountantscontrole. Wel belangrijk om met de aannemer om tafel te gaan hoe dit in de praktijk uitgelegd gaat worden (eventueel opnemen in gunning).</li> </ul>

<u>Vraag 4</u>	<p>Zijn er barrières die bepaalde innovaties of ontwikkelingen in de weg staan? Zo ja, hoe zouden we hier rekening mee kunnen houden in de aanbesteding? Bijvoorbeeld op het gebied van laden, tanken, looptijd, etc.</p>
Antwoord:	<p>Genoemde barrières:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Levertijden van voertuigen.</li> <li>• Looptijd van contract.</li> <li>• Indien elektrisch wordt verkozen dienen er op alle laad/los locaties laadpalen aanwezig te zijn, zo dicht mogelijk bij de silo's.</li> <li>• Weinig tanklocaties voor Gas, elektrisch en waterstof.</li> <li>• Definitieve richting is niet duidelijk t.a.v. CO<sub>2</sub>-neutraal vervoeren.</li> <li>• Verhogen van bedrijfsrisico door investeringshoogte, technische betrouwbaarheid en verwachte restwaarde.</li> </ul> <p>Genoemde mogelijkheden om barrières weg te nemen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Minimale looptijd van 6 jaren.</li> <li>• Waterschappen zouden kunnen kijken naar de mogelijkheden om op bepaalde locaties de werktijden te verruimen naar 24 uur per dag in verband met ontlasting van het elektrische netwerk.</li> <li>• De wijze waarop de overeenkomst mogelijk wordt beëindigd (opzegtermijnen of afspraken over de afhandeling van risicovolle investeringen).</li> </ul>

<u>Vraag 5</u>	<p>Wij gaan gunnen aan de economisch meest voordelige inschrijver op basis van de beste prijs/kwaliteit verhouding. Wij zijn in deze aanbesteding op zoek naar een partij die zich kan onderscheiden op het gebied van duurzaamheid en een zo laag mogelijke CO<sub>2</sub>-uitstoot kan realiseren.</p> <p>Hoe zou dit kunnen worden beoordeeld in de aanbesteding? Oftewel, welke gunningscriteria zou u adviseren en welk gewicht zou u hier aan geven?</p>
Antwoord:	<p>Gegeven antwoorden zijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- De minimale CO<sub>2</sub>-besparing dient te worden meegegeven. Extra verlaging dient</li> </ul>

	<p>vervolgens te leiden tot een gunstiger waarderingseffect. Dat houdt in dat de factor Duurzaamheid groter moet zijn dan die van Prijs.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Per gunningscriteria dienen items benoemd te zijn die separaat gewaardeerd worden.</li> <li>- De EMVI op het gebied van CO<sub>2</sub>-uitstoot zou minimaal 2\3 van de gunningscriteria moeten zijn. Op deze manier word het voor aannemers interessanter om in te schrijven, en krijgt je marktbreed een versnelling in de diverse innovaties op het gebied van CO<sub>2</sub> besparing.</li> <li>- Wanneer aanbestedende dienst een juiste prijs/kwaliteit verhouding vraag zijn aannemers bereid om ver te gaan, kwaliteit 60 a 70%.</li> <li>- Innovaties worden vaak slecht betaald, wanneer de aanbesteder een juiste verhouding prijs/kwaliteit aan vraagt. Zijn aannemers bereid om ver te gaan, kwaliteit 60a70% restant prijs.</li> <li>- Laat aannemers zelf een geducht plan van aanpak schrijven waarin innovaties beschreven worden, wanneer ze vernoemd worden in de aanbesteding dan aapt iedereen elkaar na.</li> <li>- In de aanbesteding zou kunnen worden gekeken in hoeverre het bedrijf al in duurzaamheid heeft geïnvesteerd of in hoeverre zij daartoe bereid is.</li> </ul>
--	--

<u>Vraag 6</u>	Stel u zou een investering doen voor deze specifieke aanbesteding. Wat zou de economische levensduur (afschrijvingstermijn) zijn van de in te zetten vrachtwagens voor het slibtransport?
Antwoord:	De economische levensduur verschilt tussen de 5 en 7 jaar voor een vrachtwagen.

<u>Vraag 7</u>	Zijn er nog andere zaken die u aan het waterschap mee wil geven ten aanzien van de aanbestedingsstrategie, het proces of anders?
Antwoord:	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Biedt in de overeenkomst ruimte voor periodieke 'heroverwegingen'.</li> <li>- Kijk niet alleen naar korte termijn. Neem in de aanbesteding mee dat er na een bepaalde periode, bijvoorbeeld in etappes van 2 jaar, weer andere regels en eisen gelden.</li> <li>- Het is aan te bevelen om chauffeurs in de regio gevestigd te hebben i.v.m. aan en afvoer tijden maar ook bij calamiteiten, daarnaast zijn ze betrokken bij de omgeving.</li> <li>- Laat de aannemer zijn eigen plan schrijven op ca. 4 A4 bladen en dit beoordelen, een bedrijfsbezoek om de plannen te beoordelen is dan noodzakelijk.</li> <li>- In het transport is het gebruikelijk op naast de jaarlijkse indexering een brandstofclausule op nemen die gehandhaafd wordt.</li> </ul>