



**Rijkswaterstaat
Programma's, Projecten
en Onderhoud**

Griffioenlaan 2
3526LA Utrecht
Postbus 2232
3500 GE Utrecht
T 088 797 21 11
www.rijkswaterstaat.nl

Contactpersoon

Erik de Graaf
contractmanager

M 06 21 52 28 11
erik.de.graaf@rws.nl

Datum

26 januari 2024

Bijlage(n)

Presentatie
Brief IKZ d.d.24-1-22

verslag

Omschrijving	Samenvattend verslag bevindingen individuele gesprekken (Marktconsultatie Innovaties in de Kustlijnzorg)
Vergaderdatum	November en december 2023
Deelnemers	Van der Kamp, Boskalis, Van Oord, Dutch Dredging, Van den Herik, DEME

INHOUD

- Inleiding
- Samenvatting
- Presentatie; aanleiding en opties voor opschaling
- Aandachtspunten
- Voorkeursrichting

Bijlagen

- Presentatie
- Brief Innovatiepartnerschap IKZ d.d. 24-1-22

INLEIDING

Dit verslag is een samenvatting van de bevindingen van de individuele gesprekken, die in het kader van de marktconsultatie ten behoeve van de opschaling van het initiatief LEAF-Hopper, zijn gevoerd in de maanden november en december 2023. Deze gesprekken zijn vertrouwelijk, de bevindingen die hier gedeeld worden zijn op hoofdlijnen en niet herleidbaar naar individuele deelnemers.

Royal IHC heeft aangegeven dat de LEAF een nieuwe naam krijgt; H₂-Hopper. Voor dit verslag wordt nu nog de naam LEAF aangehouden.

Op 19 juni 2023 en 28 september 2023 zijn in aanwezigheid van Royal IHC plenaire bijeenkomsten geweest met respectievelijk de Vereniging van Waterbouwers en het MKB Infra. In deze bijeenkomsten is toelichting gegeven op

de technische ontwikkelingen en mogelijkheden en uitdagingen van de Hopper op waterstof.

**Rijkswaterstaat
Programma's, Projecten
en Onderhoud**

Op 20 oktober 2023 is in een publicatie op TenderNed opgeroepen tot individuele gesprekken met Rijkswaterstaat voor de verkenning van mogelijkheden voor het betrekken van marktpartijen bij de verdere opschaling en toekomstige aanbesteding(en) met als doel emissieloos te kunnen opereren in de kustlijn zorg en zoute vaargeulonderhoud.

Datum
26 januari 2024

In totaal zijn 6 gesprekken gevoerd met de hierboven genoemde marktpartijen.

Samenvatting

Alle geconsulteerde partijen hebben een voorkeur voor een opdrachtgever die maximaal ruimte laat aan de markt om het werk uit te voeren en de supply chain te organiseren. Welke strategie ook, altijd is helderheid nodig over:

- geformuleerd doelbereik duurzaamheid 2030 en 2050
- consistent inkoop- en contracteringsbeleid
- level playing field
- zekerheid over terugverdienmogelijkheid, via beleid, wetgeving of volume van contract.

De meeste partijen hebben een voorkeur voor flexibiliteit en een productiemiddel dat voor meerdere (internationale) klanten inzetbaar is.

Er is geen eenduidig beeld ten aanzien van voorkeur van de markt over de opties voor marktorganisatie. Voor alle opties zijn voor- en nadelen die verschillend gewogen worden. Ook zijn er veel nuances ten aanzien van de opties te maken. In de gesprekken kwam naar voren dat binnen de opties ook varianten mogelijk zijn. Na de beschrijving van de opties in dit verslag (p. 2 en 3) is de reflectie van de markt op de verschillende opties weergegeven.

Voor alle opties is een vorm te vinden, die voor 1 of meerdere partijen acceptabel dan wel mogelijk interessant is.

Er is bij de geconsulteerde partijen een algemene voorkeur voor het bereiken van klimaatneutraal door op een geleidelijke manier de emissies terug te dringen, met gebruik making van incentives in inkoop en contractering (lagere MKI, hogere BPKV).

Presentatie

In de bijlage is de presentatie weergegeven, die gegeven is bij de individuele gesprekken. Deze presentatie geeft de aanleiding en de ontwikkelingen van het afgelopen jaar weer en een beknopte uitwerking van de opties voor aanbestedingen met als doel emissieloos te kunnen werken langs de kust. In detail kan de beschrijving afwijken van die van de publicatie op TenderNed. De opties zijn denkrichtingen, die niet volledig zijn uitgewerkt en waarin varianten mogelijk zijn. De presentatie was de inleiding en toelichting op de verschillende opties voor aanbestedingen en inleiding voor vragen en discussie.

**Rijkswaterstaat
Programma's, Projecten
en Onderhoud**

Datum
26 januari 2024

(cursief is een weergave van de toelichting bij de presentatie)

Optie A. *Integrale samenwerking (PPS contract)*

Optie A gaat ervan uit dat een SPV (bestaande uit baggerbedrijf en investeerders, evt. IHC) wordt opgericht. De SPV is eigenaar en opdrachtgever voor de bouw van het schip. Met een PPS-contract (Publiek Private Samenwerking) wordt voorgeschreven dat het schip gekocht moet worden van IHC als nominated shipbuilder. Hoe het Werk (baggerwerk) uitgevoerd wordt, staat open.

In het PPS-contract wordt aangegeven wat de basic engineering is, maar er is nog invloed mogelijk. De functionele eisen aan het schip worden voorgeschreven, maar er is ruimte om met IHC te kijken waar optimalisaties mogelijk zijn. De scope van uit te voeren werkzaamheden is bij aanvang duidelijk. IHC is de nominated ship builder.

In PPS-contract zit de opdracht en via bare boat/time charter is het baggerbedrijf het uitvoerende bedrijf.

De beschikbaarheidsvergoeding is gekoppeld aan het werk, niet alleen op beschikbaarheid van het schip.

Optie B1 *Aanbesteding groot Werk, prestatievergoeding. Hier is geen nominated builder van het schip.*

In optie B1 is de opdrachtnemer de eigenaar en opdrachtgever van de bouw met een groot werk met terugverdientijd. De opdracht tot emissieloos baggeren geldt ook in deze optie, de invulling daarvan wordt aan de markt overgelaten. Binnen het programma IKZ is aangetoond dat emissieloos baggeren binnen handbereik is.

De winnaar van de aanbesteding wordt eigenaar van het schip. Er kunnen marktpartijen zijn, die bereid zijn om minder zekerheid te accepteren, omdat uit de verkenning blijkt dat er een niche (emissieloos Werk) komt en dan is het een overweging om mee te doen.

RWS kan eventueel garanties geven (bv. Beschikbaarheid waterstof) en er is een inregelperiode.

Optie B2 *Aanbesteding groot werk met een leasemaatschappij, niet voorgeschreven dat het met IHC moet.*

Deze optie is vergelijkbaar met B1 in de relatie tussen RWS en het baggerbedrijf. Wat het anders maakt, is dat een leasemaatschappij de eigenaar is en de opdrachtgever voor de bouw met daaraan gekoppeld een aanbesteding van groot werk. Het wordt aan de dynamiek van de markt overgelaten hoe de baggerbedrijven het productiemiddel inkopen.

Optie C ***RWS financiert bouw LEAF. Terugvaloptie voor RWS. Je hebt een baggeraar nodig met ervaring/competenties/bemanning.***

**Rijkswaterstaat
Programma's, Projecten
en Onderhoud**

RWS is opdrachtgever voor de bouw en heeft een dienstverlenende baggeraar nodig voor de kennis. Hierbij is sprake van een voorgeschreven productiemiddel en het emissieloze Werk wordt apart aanbesteed. De rol van de dienstverlenende baggeraar is de operationele inbreng. In dit model worden de grootste risico's voor de markt weggenomen.

Datum
26 januari 2024

Reflectie op marktorganisatievorm: A, B1, B2 of C?

Alle geconsulteerde marktpartijen hebben aangegeven de 3 opties en de discussie die tijdens de consultatiegesprekken is gevoerd ook met hun achterban te willen bespreken. De uitgesproken voorkeuren en overige opmerkingen zijn deels 'onder voorbehoud'.

Daarbij zijn in de consultatiegesprekken nieuwe varianten ontstaan, vanuit de drijfveer om te komen tot betere en voor de marktpartijen beter passende marktorganisatievormen. Een aanvullende consultatie van de markt heeft RWS in overweging en zal na een nadere uitwerking en detaillering van 1 of meerdere opties worden gecommuniceerd.

Voor enkele partijen is **optie A** een overweging waard, ware het niet dat geen van de partijen enthousiast wordt van het verwerven van een specifiek schip. Men wil geen uitzondering aan de vloot toevoegen ("geen exoot in de vloot"). Bij een eventuele inschrijving zal nadrukkelijk gekeken worden naar:

- mogelijkheden om voor bouw invloed op het ontwerp uit te kunnen oefenen
- de gebruikswaarde en restwaarde na afloop contract
- de mogelijkheid om het schip volledig af te schrijven binnen of aan het eind van de contractperiode (restwaarde vergoeding en teruglevering aan RWS voor de volgende emissieloze aanbesteding).
- De positie van IHC moet bij de aanbesteding goed gemanaged worden om level playing field te garanderen.

Meerdere partijen reageerden positief op **optie B1 en B2**. Deze opties werden door deze partijen gewaardeerd om de ruimte die het biedt om zelf keuzes te maken ten aanzien van de techniek en de werf en daarbij meer ruimte ontstaat om zichzelf zo efficiënt mogelijk te organiseren. Voorwaarde daarbij is dat Rijkswaterstaat als opdrachtgever duidelijk maakt wat bereikt moet worden. De voorsprong van IHC werd als moeilijk te overbruggen gezien voor eventuele andere partijen. Aandachtspunt die bij deze variant naar voren kwam is dat de extra keuzeruimte ook gepaard gaat met hogere tenderkosten in verband met extra design en engineeringskosten en een langere benodigde doorlooptijd tot start bouw.

Optie C werd in veel gevallen op voorhand als ongewenst aangemerkt. Belangrijk aandachtspunt die bij deze optie veelal naar voren kwam zijn zorgen over een efficiënte en effectieve inzet van het productiemiddel. Gedurende de gesprekken met een aantal van de deelnemende marktpartijen, kwamen er echter alsnog kansen en mogelijkheden naar voren, afhankelijk van hoe deze variant wordt ingericht. Een variant zou bijvoorbeeld kunnen zijn waarin RWS een partner (waterbouwer) zoekt, die in een PPS samenwerkt met RWS om het ontwerp met het oog op exploitatie te optimaliseren, mensen, competenties en aanvullend materieel inbrengt en de optie krijgt om na enkele jaren het schip (en een pakket werkzaamheden) over te nemen. Enkele marktpartijen zagen dit als de juiste risicoverdeling: de overheid neemt het risico bij bouw en inregelen van het nieuwe productiemiddel, inclusief de beschikbaarheid en betaalbaarheid van groene waterstof en wanneer het schip zich heeft bewezen neemt de markt het stokje over. Optie C lijkt voor de marktpartijen niet de voorkeursvariant, maar niet alle

Rijkswaterstaat
Programma's, Projecten
en Onderhoud

Datum

26 januari 2024

partijen staan er volledig onwelwillend tegenover, afhankelijk van hoe het ingericht wordt.

**Rijkswaterstaat
Programma's, Projecten
en Onderhoud**

In bijna alle gevallen was er een voorkeur voor het betrekken van gegarandeerde beschikbaarheid van het schip door de scheepsbouwer, in welke marktorganisatievorm dan ook. Een enkele partij had een voorkeur voor het van aanvang af in eigendom en beheer nemen van het schip.

Datum
26 januari 2024

AANDACHTSPUNTEN NAAR AANLEIDING VAN DE INDIVIDUELE GESPREKKEN

Kansrijkheid geslaagde aanbesteding

De meeste partijen geven aan serieus te willen kijken naar een aanbesteding als Rijkswaterstaat 1 van de gepresenteerde opties kiest. Op basis van de feedback is de verwachting dat voor elke gepresenteerde optie een geslaagde aanbesteding mogelijk is. Uiteraard als de randvoorwaarden op een acceptabele manier worden ingevuld. (risicoverdeling, financierbaarheid, sluitende business case etc.)

Eigenaarschap

Belangrijk discussiepunt bij de besprekingen is het eigenaarschap van de LEAF en daarnaast al dan niet gekoppeld ook de verantwoordelijkheid voor het functioneren tijdens de uitvoering van het Werk en het eigendom na voltooiing van het Werk.

Als de LEAF na afloop van het Werk in eigendom blijft van de opdrachtnemer is het van belang de inzetbaarheid te kunnen inschatten.

Daarbij spelen dan meerdere vragen die van invloed zijn op de haalbaarheid van een aanbesteding met een LEAF;

- Wordt na voltooiing van het Werk opvolgend werk emissieloos uitgevraagd
- Is buiten Nederland vraag naar emissieloos werken
- Is de LEAF geschikt (vermogen, volume) voor werk buiten Nederland.

Een alternatief is het schip af te schrijven op het volledige Werk.

In het algemeen is te stellen dat de deelnemers van de gesprekken veel waarde hechten aan zeggenschap/eigenaarschap over de eigen vloot en daarmee ook over het ontwerp van de LEAF. Bij een eventuele aanbesteding wordt aanbevolen ruimte te laten (in eisen en in tijd) voor ontwerp aanpassingen.

Subsidie

Voor verduurzaming zijn meerdere subsidie mogelijkheden. Onzekerheid of de subsidie wordt toegekend is een risico dat door marktpartijen wordt meegewogen. Subsidie toekenning is ook afhankelijk van eigenaarschap van de LEAF. Bij private financiering zijn er meer subsidiemogelijkheden. De wijze van financiering heeft dus een (grote) invloed op de business case.

Financiering

In optie A zal financiering via vreemd vermogen georganiseerd worden. Over het algemeen wordt dit als een onwenselijke constructie beoordeeld vanwege de verminderde autonomie van de inschrijver.

In optie B2 is de mogelijkheid geschetst financiering via een leasemaatschappij te organiseren. In de scheepvaart een gebruikelijke constructie, maar niet in de baggersector.

De baggerbedrijven stemmen de scheepsinrichting/vloot af op de strategische positie in de baggersector.

**Rijkswaterstaat
Programma's, Projecten
en Onderhoud**

Datum

26 januari 2024

Financiering van een LEAF door inschrijvers is eventueel mogelijk indien

- Investering op het Werk kan worden terugverdiend
- Niet op het gehele werk, dan eventueel via garanties op aanvullend werk, garantie op restwaarde.

Prijsvorming, risicoverdeling,

Over het financiële risico bij een groot Werk dat wordt aanbesteed bij optie A en B wordt uiteenlopend gedacht door de marktpartijen. Het vergt een aanpassing van de huidige denk- en werkwijze, zowel aan RWS zijde als aan de zijde van de markt.

Het draait uiteindelijk om de afweging van alle risico's (investeringen, innovatie/techniek, operationeel.

Positie van Royal IHC

Ten aanzien van de positie van Royal IHC zijn weinig opmerkingen geplaatst. Meerdere partijen geven wel aan dat Royal IHC een voorsprong heeft in, of in ieder geval veel kennis heeft, op het gebied van waterstof scheepsbouw. Aandachtspunt is de bijzondere monopolistische positie van IHC in de verschillende varianten. Met name in de variant waarbij Royal IHC de voorgeschreven scheepsbouwer is.

H2 als scheepsbrandstof

Over de vraag of waterstof de dominante scheepsbrandstof zal worden, wordt uiteenlopend gedacht. Daarin spelen meerdere aspecten een rol

- Beschikbaarheid
- Voldoende energiedichtheid
- Haalbaarheid piekvermogen

Meerdere partijen hebben aangegeven te experimenteren met of zullen gaan werken met Dual Fuel schepen.

Beschikbaarheid en prijs van Waterstof

Een belangrijk discussiepunt is de (voldoende) beschikbaarheid (in de toekomst) en de prijsontwikkeling van waterstof. Zowel als mogelijke showstopper voor de opschaling als voor de risicoverdeling tussen opdrachtgever en opdrachtnemer bij een aanbesteding. Het is onwaarschijnlijk dat een opdrachtnemer het volledige risico voor prijs en beschikbaarheid van waterstof op zich zal nemen.

Verstoring markt en verduurzaming via routekaart

Verstoring van de huidige markt bij optie C is evident. Deze optie heeft daarom ook niet de voorkeur van Rijkswaterstaat. Optie A en B hebben echter ook een marktverstoring effect. De opschaling van de LEAF kan slechts efficiënt worden uitgevoerd als deze jaar rond kan worden ingezet.

Een groot deel van het Werk wordt langjarig vastgelegd bij 1 marktpartij of combinatie van partijen.

Een ander marktverstoring effect is dat de verduurzaming via de route van het transitiepad mogelijk minder effectief zal zijn, omdat er simpelweg minder werk is waarop investeringen zouden lonen.

**Rijkswaterstaat
Programma's, Projecten
en Onderhoud**

Datum

26 januari 2024

Emissieloos vs emissiearm

Vertrekpunt voor het bespreken van de opties is dat het doel is in de nabije toekomst (voor 2030) een produktiemiddel beschikbaar te hebben voor het uitvoeren van (zout) baggerwerk dat in de operatie emissieloos is.

Dit is geen staand beleid, maar wel de focus van deze verkenning.

Rijkswaterstaat is zich bewust dat deze stap een grote sprong voorwaarts is richting verduurzaming met consequenties voor marktordening, doorwerking in de verduurzaming overig werk, etc.

Een van de aandachtspunten uit de gesprekken is dat Rijkswaterstaat zich goed moet beraden op de specifieke wens/eis ten aanzien van emissieloos. Kan bijvoorbeeld niet worden volstaan met emissieloos op bepaalde stoffen en emissie-arm op andere stoffen?

Emissieloos als uitgangspunt roept veel discussie op. Daarbij wijzen marktpartijen op de afgesproken SEB doelen en de routekaart van het transitiepad, waarin toegewerkt wordt naar minder verreikende doelen in 2030. Ten aanzien van die doelen hebben alle marktpartijen de voorkeur voor alternatieve oplossingen dan de LEAF, zoals bio-fuels en schonere motoren, omdat ze met die alternatieven ook die gestelde doelen denken te kunnen bereiken tegen (naar verwachting) lagere kosten. Op basis daarvan lijkt het de marktpartijen geen logische keuze in het kader van efficiënt inzetten van overheids geld.

Vooralsnog lijken de meeste marktpartijen in te zetten op het zoveel mogelijk inzetten van de bestaande en bewezen technieken, zoveel als mogelijk in combinatie met de huidige vloot. Oftewel door toepassing van biofuels en vervanging van de vloot (na afschrijving) door schepen met schonere motoren.

Hieruit wordt duidelijk dat er noodzaak is voor heldere sectorafspraken en beleidsvorming die verder gaat dan 2030. Of en op welke termijn emissieloos baggeren noodzakelijk is, daarover verschillen de meningen.

VOORKEURSRICHTING

Tijdens de individuele gesprekken is optie C als terugval optie gekarakteriseerd. Een voorkeursrichting vanuit de markt is, met enige terughoudendheid, optie B1 aan te geven. Deze geeft de markt partijen van alle opties de meeste keuzevrijheid. Vanuit Rijkswaterstaat is op dit moment nog geen voorkeursrichting aan te geven. Er zijn meer overwegingen die een rol spelen bij de uiteindelijke keuze. Naar verwachting zal medio 2024 meer duidelijk worden over de keuze voor de strategie voor verdere verduurzaming en de rol van de LEAF daarin.

De sector zal daarover worden geïnformeerd. Een volgende consultatie in aanloop naar definitieve besluitvorming is daarbij een mogelijkheid.

Bijlagen

- Presentatie
- Brief Innovatiepartnerschap IKZ d.d. 24-1-22