



**Gefinancierd door
de Europese Unie**
NextGenerationEU



Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Marktconsultatie **Power2Tow** 16 oktober 2024

Samenvatting thematafel 'Proces innovatiepartnerschap'

Het innovatiepartnerschap als aanbestedingsprocedure is niet of nauwelijks bekend bij de deelnemers zodat een theoretische uitleg noodzakelijk is.

Praktijkervaring heeft niemand, ook niet de mensen van het projectteam zelf. Wel vindt kennisuitwisseling plaats met de projecten binnen RWS die de aanbestedingsprocedure van het innovatiepartnerschap al hebben toegepast (H2-hopper en Sterke Lekdijk).

Een innovatiepartnerschap met een onderzoeks- en ontwikkelingsfase waaraan door meerdere inschrijvers wordt deelgenomen wordt niet positief beoordeeld. Dit zal belemmerend werken voor een vrije informatie-uitwisseling tussen opdrachtgever en opdrachtnemer, de samenwerking nadelig beïnvloeden en de ontwikkeling mogelijk vertragen.

Deelnemers vragen zich af wanneer de innovatie 'volwassen' genoeg is (bv. welk TRL-level) en op welke wijze dit moet worden aangetoond (bv. door middel van theoretische onderbouwing, schaaltesten bij MARIN, praktijktesten met prototype enz.). Dit zal door de aanbesteder duidelijk moeten worden aangegeven bij de aanbesteding. De keuze die men hierin maakt is van invloed op de ontwikkelingskosten en de -tijd.

Eisen, (rand)voorwaarden en criteria dienen tijdig voor een ieder helder te zijn.

In verband met bestaande ideeën over welke onderdelen van de opdracht de opdrachtgever zelf zou moeten (laten) uitvoeren, is de scope van de opdracht (nogmaals) toegelicht. De ERTV's en laadvoorzieningen vormen 1 systeem en de realisatie daarvan zal als 1 opdracht worden aanbesteed. Het systeem moet gebruiksklaar worden opgeleverd dus alle activiteiten die hiervoor nodig zijn (bv. vergunningaanvragen, realiseren aansluitingen op substations etc.) vallen onder de scope.

Alleen over het al dan niet toevoegen van de exploitatie van de schepen (shipmanagement) aan de scope van de opdracht is nog geen beslissing genomen. Een beslissing hierover wordt december 2024 verwacht. Opgemerkt wordt dat dit voor de marktpartijen wel heel weinig tijd laat om geschikte samenwerkingspartners te vinden en daarmee afspraken te maken als de aanbestedingsprocedure al in juni 2026 start. De aanbesteder moet de markt dan ook zo snel mogelijk laten weten of de exploitatie van de schepen al dan niet tot de opdracht behoort. Ook wordt opgemerkt dat het toevoegen van de exploitatie dit de aard van de opdracht wezenlijk wijzigt.

Ingeval van het toevoegen van de exploitatie aan de scope van de opdracht, is het een absolute 'must' dat niet de overheid zelf de schepen gaat laten ontwikkelen en bouwen, maar de partij die de schepen gaat exploiteren. Deze partij zal ook eigenaar van de schepen moeten zijn. Dit geldt overigens ook voor de laadinfrastructuur.

Gevraagd wordt of bij de aanbesteding/gunning van de opdracht de nationaliteit van de inschrijvers eventueel relevant is? Hierbij wordt opgemerkt dat er Nederlandse partijen zijn die in het buitenland zouden laten bouwen en daarentegen buitenlandse partijen die juist in Nederland zouden laten bouwen. De aanbesteder dient zich hiervan rekenschap te geven.

De verdeling van risico's tussen opdrachtgever en opdrachtnemer met betrekking tot de ontwikkeling is van groot belang. De opdrachtgever dient zich te realiseren dat slechts aan 1

innovatie tegelijk kan worden opgepakt en dat daarvoor vaak meerdere iteraties nodig zijn. De opdrachtgever dient hiermee rekening te houden bij go/no-go beslissingen of te behalen mijlpalen.

Risico's worden niet alleen gezien bij de ontwikkeling/tijdens de ontwikkelingsfase, maar ook bij de samenwerking tussen de consortiumleden. Wat als één van de consortiumleden niet conform de afspraken presteert? Dat komt op het bordje van alle andere consortiumleden te liggen. Ook bij de exploitatie worden risico's gezien, zoals het beheer van de laadvoorzieningen. Niemand weet wat men daarbij kan verwachten. De verantwoordelijkheid voor de laadvoorzieningen vraagt specifieke aandacht.

Het is van het belang dat binnen een consortium een heldere demarcatie van verantwoordelijkheden is en risico's zowel tussen opdrachtgever en opdrachtnemer als binnen het consortium worden gedeeld.

Tabellen kansen en risico's

Volgnr.	Kans
1	Verzameling/bindeling van kennis en kracht
2	NL op de kaart als koploper in de maritieme energietransitie
3	Alles in één opdracht over een lang termijn = geen interface risico, voorspelbare kosten en lange termijn perspectief
4	Goede definitie voor beslismomenten en ontwerp iteraties
5	Afbakening van eisen tijdens de verschillende fases

Volgnr.	Risico
1	Vergunningen en interface met energieleverancier
2	Waarde en innovatiecomponent in onbalans
3	Innovatie is zichtbaar voor concurrentie
4	Onwil kennis te delen gezien verleden in sector
5	Schijnbare innovaties die in de praktijk niet werken (waar ligt het risico?)
6	De aansluiting van de laadvoorzieningen (zee en land) op het elektriciteitsnetwerk sluit niet aan op de planning van het project
7	Te ruime aanbestedingsperiode; marktpartijen kunnen een stuk sneller
8	Waarde en innovatiecomponent in onbalans
9	Als intellectueel eigendomsrecht niet voldoende geborgd is, dan zal er beperkte bereidheid tot innovatie zijn.
10	Onbeheersbaarheid van het IPS traject
11	Aansluiting op het elektriciteitsnetwerk (niet) op tijd
12	Netwerkg congestie
13	Garantie voor levering door Tennet
14	Contractmanagement tussen consortiumpartijen
15	Kostenbeheersing
16	Risicobeprijzen (dit gezamenlijk beperken)