



Ambitiedocument

## ‘Een vloot van emissievrije vaartuigen waarmee de Rijkсреderij haar overheidstaken op de zoute en zoete wateren op duurzame wijze uitvoert.’

Samen met de scheepsbouwindustrie, maritieme ingenieurs- en ontwerp bureaus, kennisinstellingen en andere private en publieke partijen wil Rijkswaterstaat een belangrijke stap zetten in de energietransitie van de schepen van de Rijkсреderij om op die manier bij te dragen aan de verwezenlijking van een duurzame overheid.

Rijkswaterstaat wil die uitdaging samen aangaan. En de uitdaging is groot: de noodsleephulpdienstverlening voor de bescherming van de scheepvaart op de Noordzee moet nagenoeg emissieloos worden. Dit kan worden bereikt door de noodsleephulp uit te voeren met (3) elektrische noodhulpsleepboten (ERTV's) en speciale laadapparatuur waaraan de vaartuigen ook onder zwaardere weer- en golfcondities op open zee kunnen worden opgeladen met windenergie. Ook als de vaartuigen aan de wal komen moeten zij kunnen opladen. Op deze manier kunnen de noodhulpsleepboten geheel uitstootvrij opereren terwijl zij de scheepvaartveiligheid op de Noordzee continu bewaken. Een dergelijk systeem van elektrische noodhulpsleepboten en laadapparatuur zal als onderdeel en ten behoeve van de dienstverlening ontwikkeld, ontworpen en gebouwd moeten worden.

Om de uitdaging aan te gaan starten wij een innovatiepartnerschap en zijn wij op zoek naar partners die gedreven en enthousiast zijn om samen met Rijkswaterstaat te werken aan een baanbrekende integrale oplossing voor emissievrije noodsleephulp op de Noordzee. Het innovatiepartnerschap is een Europese aanbestedingsprocedure die de ontwikkeling van innovatie aan de concrete inkoop ervan verbindt. In dit geval is de ‘inkoop’ van de ontwikkelde innovatie gekoppeld aan de dienstenopdracht voor het verlenen van (nagenoeg) emissieloze noodsleephulp op de Noordzee. De te ontwikkelen innovatie vormt een randvoorwaarde voor uitvoering van deze opdracht.



Met het innovatiepartnerschap wil Rijkswaterstaat samen met de sector tevens een belangrijke impuls geven aan de verdere kennisontwikkeling in de maritieme industrie om de verduurzaming van de scheepvaart naar een hoger niveau te tillen en te stimuleren. Zo dragen Rijkswaterstaat en de sector bij aan de gezamenlijke verantwoordelijkheid voor het behouden en versterken van de maritieme kennis, kunde en ambities.

Ben u een onderneming of een samenwerkingsverband van ondernemingen die samen met ons de uitdaging wil aangaan?

#### Achtergrond:

##### **Het duurzame doel**

Op dit moment zorgen windparken op zee voor bijna 16% van de elektriciteit van huishoudens en bedrijven (4,5 gigawatt). In het Klimaatakkoord staat dat er in 2032 ongeveer 21 gigawatt aan energie uit wind op zee moet komen. Dit komt overeen met 75 procent van onze elektriciteitsbehoefte.

De Noordzee is nu al het drukste stukje zee ter wereld. En het wordt er de komende jaren alleen maar drukker. Een groot deel van de scheepvaart die op weg is naar een bestemming in Europa vaart langs onze kust. Ook is er veel bedrijvigheid door visserij, recreatie, productieplatforms en nieuwe initiatieven als zeewierkweek. Daar blijft het niet bij: op de Noordzee wordt namelijk hard gebouwd aan nieuwe windenergiegebieden.

Elk nieuw windpark op zee betekent minder ruimte voor de scheepvaart. Daarmee neemt de kans op aanvaringen – tussen schepen onderling, maar ook van schepen met windturbines – toe. Er worden daarom extra maatregelen genomen voor het mitigeren van de effecten van windparken op de scheepvaartveiligheid. Het kabinet heeft hiervoor in de Routekaart 2030+ middelen beschikbaar gesteld. Eén van die maatregelen betreft de inzet van extra noodhulpsleepboten.

##### **De opdracht**

Het bewaken van de scheepvaartveiligheid en het verlenen van noodsleephulp op de Noordzee zal nagenoeg emissieloos moeten worden uitgevoerd met behulp van 3 elektrische ERTV's met eigen laadapparatuur op zee (5) en aan de wal (5).

Voor het realiseren van de ERTV's en de laadvoorzieningen is een bijdrage vanuit het Europese Herstel en Veerkracht Plan verkregen met als randvoorwaarden dat:



- a) de opdracht voor de realisatie van de ERTV's en de laadvoorzieningen uiterlijk Q2 2026 dient te zijn aanbesteed en verleend, en
- b) tenminste 90% van het energieverbruik van de ERTV's gedurende levensduur elektrisch moet zijn. Het resterende energieverbruik moet afkomstig zijn van groene methanol, die voldoet aan de richtlijn hernieuwbare energie (Richtlijn (EU) 2018/2001).

Met de inzet van elektrische ERTV's die op zee kunnen opladen met windenergie en de windparken beschermen tegen aanvaringen door in nood geraakte schepen, wordt op meerdere manieren een belangrijke bijdrage geleverd aan het halen van de klimaatdoelstellingen voor 2030 en 2050.

### **Innovatiepartnerschap**

Voor de laadvoorzieningen op zee en het aansluiten van de vaartuigen daarop zijn op de markt nog geen kant en klare oplossingen beschikbaar. Zeker niet voor het gebied waar deze gerealiseerd dienen te worden. Een dergelijke oplossing zal moeten worden ontwikkeld. Dit vraagt een hoog innovatief vermogen dat alleen in goede samenwerking tussen meerdere partijen kan worden bereikt. Wij zijn op zoek naar een partij of consortium die deze opgave voor ons kan realiseren. Daarom starten wij binnenkort een aanbestedingsprocedure volgens het innovatiepartnerschap.

Het innovatiepartnerschap is een nog jonge aanbestedingsprocedure in de gewijzigde Aanbestedingswet 2012 (in werking getreden per 1 juli 2016), bedoeld voor het in samenwerking met de markt ontwikkelen van producten, werken of diensten die nog niet bestaan of die nog een aanmerkelijke verbetering behoeven.

De innovatie is betaald en dus onderdeel van de opdracht, niet van de aanbesteding. Dat betekent dat de ontwikkeling pas start na gunning van de opdracht als uitkomst van de mededingingsfase. De opdrachtnemer(s) die het innovatietraject zijn ingaan ontvangen een vergoeding voor de geleverde inspanningen, ook als het traject niet leidt tot een succesvolle innovatie. Als het ontwikkeltraject succesvol blijkt, dan kan de opdrachtgever daarna direct overgaan tot aankoop en uitrol van de innovatie, zonder dat hij daarbij de verplichting heeft om een nieuw aanbestedingstraject op te starten. De mogelijkheid voor het vervolg (de levering, het maken van een werk of de dienstverlening) zit dus mede in de opdracht besloten.

### **Intellectueel Eigendom**

Het intellectueel eigendom voor de ontwikkelde oplossing zal zoveel mogelijk bij de deelnemende bedrijven blijven liggen. Wel zal een licentie aan Rijkswaterstaat moeten worden verleend voor het gebruik van de ontwikkelde innovatieve oplossing.



### **Samenwerking**

Het ontwikkelen van innovatie en de uiteindelijke toepassing van het ontwikkelde vraagt iets van de samenwerking. Er is natuurlijk de procedure van het innovatiepartnerschap die de contouren schetst van het af te leggen pad. Rijkswaterstaat heeft tevens de ambitie om daarbij samen te werken met de innovatieve marktpartijen. Het werken aan innovatie vraagt meer dan alleen een strikte opdrachtgever – opdrachtnemer relatie. Een innovatie moet zich ontwikkelen. Kan iets meer naar links of iets meer naar rechts. Daar werk je samen aan in een open en transparante omgeving.

Rijkswaterstaat hoopt als launching customer met dit project een impuls te geven aan de strategische belangen van de maritieme maakindustrie en de (verdere) verduurzaming en energietransitie van de scheepvaart.