

Call III

3^e Marktverkenning voor het sluiten van een “construct to use” overeenkomst binnen Watertruck+

Publicatiedatum: 1 december 2017

Uiterste tijdstip voor ontvangst van kandidaturen
15 januari 2018 om 10u



Inhoudstabel

1	Wat is Watertruck?	3
2	Watertruck+.....	3
3	Publiek-private samenwerking	4
4	Aanleiding call III	5
5	Procedure	7
6	Methodiek	7
7	Template voor indiening	11
8	Timing.....	11



1 Wat is Watertruck?

Watertruck is een innovatief concept voor goederenvervoer op de kleine waterwegen (CEMT I-IV), dat het economisch potentieel van een regio kan ontgrendelen door het gebruik van kleine, zelf-aangedreven of niet-aangedreven, gestandaardiseerde duwbakken.

Gecombineerd met kleine of grote milieuvriendelijke duwbotten, ingezet bij de konvooivaarten, zorgt het concept voor een maximale flexibiliteit van de activiteiten met behoud van een maximaal regionaal bereik door de kleine binnenwaterwegen te verbinden met het TEN-T netwerk.

Het Watertruck concept voorziet een universeel standaard ontwerp voor verschillende types van kleine duwbakken, die aangepast kunnen worden om aan de operationele vereisten van een specifieke goederenstroom te voldoen. Voortstuwing, luiken, pomp-, hef-, laad- en lossystemen, een kleine kraan, enz. kunnen toegevoegd of verwijderd worden zonder een al te grote impact op het algemene casco.

De standaard duwbakken zijn ontworpen om verschillende goederensoorten te verschepen en om een verhoogde draagcapaciteit (zowel in gewicht als volume) te hebben.

De operationele en economische haalbaarheid van het concept werd onderzocht in het Interreg project Watertruck (<http://watertruck.be/>) dat liep van 2010 tot 2014. Hierin werd vastgesteld dat er een nood is aan innovatie en aan een masterplan voor de toekomst van het transport op kleine waterwegen in Europa waardoor de concurrentiepositie ten opzichte van het wegtransport verbetert.

2 Watertruck+

Het Watertruck+ project, een TEN-T/CEF-project, beoogt een oplossing te realiseren die complementair is met de bestaande binnenvaart. Het doel is de markt uit te rusten met business cases voor een grote Europese vloot van vaartuigen door het Watertruck concept in verschillende Europese regio's uit te rollen.

Als eerste stap zullen bepaalde standaarden uitgewerkt worden om de interoperabiliteit van de vaartuigen te verbeteren, zowel qua vaargebied als qua ladingstype. Binnen deze eerste stap in de Europese uitrol zal een kleine vloot gebouwd en ingezet worden in een testfase, waarbij een vastgelegd volume aan goederen per jaar verscheept wordt.

De schepen zijn specifiek gebouwd om ingezet te worden op geïdentificeerde goederenstromen. Het project heeft tot doel de nieuwe Watertrucks te gebruiken op goederenstromen die niet vervoerd worden door de bestaande vloot, waardoor het marktaandeel van het binnenvaarttransport in de Europese modal split vergroot wordt.

Bovendien brengt de constructie van de vaartuigen een inspanningsverplichting met zich mee om, gedurende de uitvoer van de testfase, de CO₂-emissie met ten minste 25% te verlagen ten opzichte van de bestaande binnenvaartvloot en om een emissieniveau van schadelijke stoffen te behalen dat ten minste voldoet aan de emissiecriteria van de EURO VI norm voor wegtransport of equivalent.

Uit deze testfase zullen we meer leren over:

- ✓ De constructiekosten, door het streven naar standaardisatie en een modulaire opbouw.
- ✓ De werkingskosten, door het streven naar een andere logistieke organisatie en efficiëntere voortstuwingssystemen.

Deze parameters zullen gecombineerd worden met een financiële toolbox. Deze financiële toolbox zal beschikbare financiële instrumenten bevatten die de uitrol van het concept in Europa ondersteunen. De operationele parameters en de financiële toolbox zullen resulteren in een masterplan dat bestaat uit business cases voor de nieuwbouw van een vloot van Watertrucks doorheen Europa en dit onder impuls van private investeringen.

3 Publiek-private samenwerking

Binnen het project Watertruck+ zijn momenteel onderstaande partijen vertegenwoordigd.

Europese Commissie en Vlaamse overheid

Op 11 september 2014 lanceerde de Europese Commissie een call for proposals voor het indienen van projectvoorstellen binnen de 2014 CEF Transport Calls - Multi-Annual Work Programme. Op 26 februari 2015 diende de Vlaamse overheid, vertegenwoordigd door Vlaams minister Ben Weyts, een aanvraag voor het Watertruck+ project in. Dit leidde op 4 december 2015 tot de ondertekening van een Grant Agreement tussen het Innovation and Networks Executive Agency (INEA) en de Vlaamse overheid, waarbij Waterwegen en Zeekanaal NV optreedt als lead partner.

Implementing bodies - bvba Watertruck+

De Vlaamse regering mandateerde Waterwegen & Zeekanaal NV, nv De Scheepvaart en het VIM (Vlaams Instituut voor Mobiliteit) vzw, voor het uitvoeren van het project waarbij het Special Purpose Vehicle (SPV) bvba Watertruck+ werd opgericht.

Bvba Watertruck+ staat in voor het projectverloop, het ontwerpen (standaardisatie, design, innovatie), bouwen en aanleveren van de vaartuigen aan de operatoren, de opmaak van het masterplan, de disseminatie van resultaten en communicatie. De publieke partijen zijn de initiatiefnemers van het project Watertruck+ en waren betrokken bij het voorafgaande Interreg-project. Zij zijn de oprichters van bvba Watertruck+.

Operatoren

Als resultaat van call I en II ondertekenden operatoren Group De Cloedt en André Celis de overeenkomst 'Design and construct to use'. Via individuele overeenkomsten verbinden zij zich aan het project Watertruck+ door minimum 50% te cofinancieren bij de bouw van 10 zelfaangedreven CEMTI-bakken, 6 CEMT IIL-bakken, 2 CEMT IIS bakken en 1 kleine duwboot en deze vaartuigen in te zetten voor hun operaties.

Verladers

Binnen call I ondertekenden eveneens verlader Waterwegen & Zeekanaal (Project Nieuwe Stede) een overeenkomst waarin zij zich engageren tot het aanstellen van een operator, via een publieke aanbestedingsprocedure, voor het vervoer van een tonnage van 415 000 ton / 7 jaar om daarbij de modal shift van de goederenstroom naar het water te stimuleren.

4 Aanleiding call III

Met het oog op het indienen van een projectvoorstel bij CEF heeft het toenmalige VIM, in samenspraak met de publieke partners, een marktverkenning georganiseerd.

Zoveel mogelijk publieke en private stakeholders werden hiervoor gecontacteerd in 2 fases. Een eerste fase vond plaats eind 2014 waarbij deze stakeholders op verschillende manieren werden benaderd. Zoals daar zijn door deelname aan events, geven van presentaties op internationale beurzen en congressen maar ook werden partijen rechtstreeks aangeschreven, waarna met geïnteresseerde partijen gesprekken werden gevoerd en informatie werd gedeeld.

Deze eerste fase heeft geleid tot onderhandelingen en het sluiten van een "construct to use" overeenkomst met 3 operatoren / private partners. Deze overeenkomst werd opgevat als een standaardovereenkomst die voor de 3 operatoren gelijkaardig is.

In een tweede fase werden nogmaals een aantal mogelijk geïnteresseerde contacten aangeschreven waarbij deze in kennis werden gesteld van de standaardovereenkomst en waarbij hen de mogelijkheid werd geboden om in het Watertruck+ project te stappen door het afsluiten van deze standaardovereenkomst.

Er werden geen bijkomende standaardovereenkomsten meer gesloten vóór het indienen van de proposal zodat de proposal werd ingediend vanuit de optiek van een samenwerking met voorlopig 3 private partijen. Daarnaast heeft een verlader verklaard tijdens deze marktverkenning om de volumes die zij ter beschikken hebben op projectbasis (afvoer van gronden voor project Nieuwe Stede), te laten vervoeren met Watertruck+. De gunningsprocedures voorzagen in de mogelijkheid om naast een basisofferte ook vrije varianten in te dienen.



Als resultaat van deze openbare aanbestedingsprocedures werd de gunning voor het project Nieuwe Stede toegekend aan één van de 2 bestaande operators.

Tijdens de uitvoering van het project besloten drie operatoren zich terug te trekken omdat zij hun investering niet gefinancierd kregen.

Gelet op deze laatste inzichten en beslissingen van de stuurgroep en raad van bestuur van bvba Watertruck+ omtrent de aldus nog beschikbare budgetten, wenst de bvba Watertruck+ als rechtsopvolger van de hierboven opgesomde publieke partners, een nieuwe call, hierna Call III, te organiseren. Dit stelt de marktpartijen opnieuw in de gelegenheid om, onder vooropgestelde voorwaarden zoals vermeld onder '5. Procedure', in te tekenen en, mits goedkeuring door bvba Watertruck+, deel te nemen aan het project.



5 Procedure

Op basis van rechtspraak heeft de Europese Commissie in 2006 een interpretatieve mededeling uitgevaardigd over de Gemeenschapswetgeving die van toepassing is op het plaatsen van opdrachten die niet of slechts gedeeltelijk onder de richtlijnen inzake overheidsopdrachten vallen (2006/C179/02, PB., 01.08.2006).

Deze interpretatieve mededeling geeft een leidraad op welke wijze dient gezorgd te worden voor een passende bekendmaking en hoe uiteindelijk een overeenkomst na passende bekendmaking dient gesloten te worden. Bvba Watertruck+ hanteert deze mededeling voor de organisatie van Call III. Zij is vooral gericht op aanbestedende diensten die opdrachten wensen te gunnen die niet onderworpen zijn aan de wetgeving inzake overheidsopdrachten. Hierbij wordt gewerkt met:

a) De passende bekendmaking

De beginselen inzake gelijke behandeling en non-discriminatie impliceren een verplichting tot transparantie die inhoudt dat aan elke potentiële inschrijver een passende mate van openbaarheid wordt gegarandeerd, zodat de markt voor mededinging wordt geopend. In Call II wordt de bekendmaking actief georganiseerd via websites en via een nieuwsbrief. Daarnaast wordt dit document via mailcommunicatie aan een zo groot mogelijk publiek voorgelegd.

b) De “gunning van de opdracht”

Specifiek relevant voor het organiseren van een call is het van belang dat alle deelnemers op voorhand kennis moeten krijgen van de toepasselijke voorschriften (deelnemingsvoorwaarden, selectie- en gunningcriteria).

Deze voorwaarden en criteria komen hierna aan bod.

Huidige call is niet te beschouwen als een aankondiging van een overheidsopdracht. De wetgeving inzake overheidsopdrachten is bijgevolg NIET van toepassing.

6 Methodiek

Bvba Watertruck+ publiceert op zijn website <http://www.watertruckplus.eu/> en op de websites van waterwegbeheerders De Vlaamse Waterweg en Waterwegen en Zeekanaal, de Call III waarin omstandig worden omschreven:

- a) Het voorwerp van de call;
- b) De termijn om zich kandidaat te stellen;
- c) De randvoorwaarden voor kandidaatstelling (cfr uitsluitings- en selectiecriteria);
- d) De beoordelingscriteria;
- e) De procedurestappen die zullen worden gevolgd (Timing).

a) Het voorwerp van de call

Hier wordt omschreven voor welke percelen men zich kandidaat kan stellen in kader van een 'construct to use'-overeenkomst waarvan de basisversie [hier](#) terug te vinden is.

Het voorwerp van de call betreft:

- duwbakken type CEMT I, al dan niet zelf-aangedreven
- duwbakken type CEMT IIS
- duwbakken type CEMT IIL, al dan niet zelf-aangedreven
- kleine duwboot
- grote duwboot

De belangrijkste (geschatte) specificaties van deze types worden weergegeven in onderstaande tabel:

	Dimensions (afmetingen)						Payload capacity				
	LOA (lengte)	BOA (breedte)	Height (holte)	Airdraft (vrije hoogte)	Light ship	Max draft	Hold volume	Hold length	Max payload	TEU	TPC / immersion
	(m)	(m)	(m)	(m)	(ton)	(m)	(m ³)	(m)	(ton)	(TEU)	(ton)
CEMT I	38,50	5,05	2,95	3,70	100,06	2,80	486	29,75	412	8	1,83
CEMT I (self-propelled)	38,50	5,05	2,95	3,70	117,28	2,80	486	29,75	395	8	1,83
CEMT II long	50,00	6,60	2,95	4,20	137,19	2,80	899	41,25	745	24	3,15
CEMT II long (self-propelled)	50,00	6,60	2,95	4,20	156,38	2,80	899	41,25	725	24	3,15
CEMT II short	40,00	6,60	2,95	4,20	115,89	2,80	681	31,25	580	20	2,49
Small pusher	12,00	5,05		3,70		1,60	overall height, elevated: 6 m				
Large pusher	16,50	8,20		4,20		2,80					

De beschikbare hoeveelheden van elk type worden bepaald in functie van het beschikbare subsidiebudget en de doelstellingen van het project. Vaartuigen zijn subsidiabel tot 50% van de basisversie van elk vaartuig, met vastgelegde bovengrenzen.

Indicatief, en zonder engagement, worden volgende prijzen en subsidiebedragen meegegeven:

	Kostinschatting	Beschikbare subsidie
CEMT I	300 000 €	150 000 €
CEMT I (self-propelled)	750 000 €	287 500 €
CEMT II long	375 000 €	187 500 €
CEMT II long (self-propelled)	850 000 €	350 000 €
CEMT II short	325 000 €	162 500 €
Small pusher	1 250 000 €	500 000 €
Large pusher	2 000 000 €	1 000 000 €

Dit voorwerp kan onder geen enkel beding worden gegarandeerd. Watertruck+ behoudt zich het recht om bovenvermelde vaartuigen niet of gedeeltelijk toe te wijzen.

b) De termijn om zich kandidaat te stellen

Gezien de kennis van het project in de markt en de hoogdringendheid om de laatste operatoren te kennen en te kunnen betrekken bij de onderhandelingen met betrekking tot de gunning van de opdrachten tot levering van de duwbakken en duwbotten (voorzien eind 2018), wordt de uiterlijke datum van indiening van een kandidaatstelling vastgelegd op 15 januari 2018.

c) De randvoorwaarden voor kandidaatstelling (cfr. Uitsluitingscriteria - selectiecriteria)

De kandidaten moeten voldoen aan randvoorwaarden opdat hun kandidaatstelling kan beoordeeld worden.

- Door in te schrijven op deze call, verklaart de inschrijver zich niet in een toestand van uitsluiting te bevinden, zoals bedoeld in art. 61 KB Plaatsing overheidsopdrachten klassieke sectoren van 18 april 2017.
- De kandidaat geeft een ladinggarantie via de realisatie van nieuwe stromen voor ten minste de looptijd van het project.
- De kandidaat toont aan dat hij in staat is en beschikt over voldoende capaciteit om de goederen te vervoeren van zodra de vaartuigen beschikbaar zijn.
- Hij toont (met alle middelen) aan dat hij kan beschikken over voldoende financiële middelen voor de cofinanciering van minimaal 50% van het investeringsbedrag.

d) De beoordelingscriteria

De kandidaatstellingen van de kandidaten die voldoen aan de randvoorwaarden worden beoordeeld op basis van de volgende beoordelingscriteria die allen een apart gewicht krijgen.

- 1) Tonnage garantie (25 punten)

Het is belangrijk dat er een voldoende grote goederenstroom aanwezig is. De kandidaat geeft aan welk jaarlijks vooropgesteld volume hij kan garanderen via de binnenvaart. Hoe hoger het tonnage, hoe hoger de waarde die voor dit criterium wordt toegekend. De beoordeling zal gebeuren volgens de volgende formule:

$$C_{1,i} = T_i \times 25 / T_{\max}$$

Met:

$C_{1,i}$ = quotatie van kandidaatstelling "i" voor dit criterium

T_{\max} = Tonnage overeenkomend met de kandidaatstelling met het hoogste aantal gegarandeerde tonnages.

T_i = Tonnages van gegarandeerd door kandidaatstelling "i"

Opmerking: De opgegeven gegarandeerde tonnages zullen worden opgenomen als resultaatsverbintenis in de construct to use overeenkomst die zal worden afgesloten tussen de bvba Watertruck+ en de private partner waarbij ook een penalisatieclausule wordt opgenomen.

2) Modal shift (25 punten)

Er wordt nagegaan welke het aandeel is van de goederenstroom die de modal shift maakt naar de waterweg ten overstaan van de totale goederenstroom opgenomen onder criterium 1 van de kandidaat. Hoe hoger dit percentage, hoe hoger de waarde die wordt toegekend voor dit beoordelingscriterium.

3) Efficiëntie van de subsidie (20 punten)

Om te verzekeren dat de verstrekte subsidie een maximale impact heeft, wordt nagegaan wat de verhouding is van de tonnagegarantie (cfr. beoordelingscriterium 1) ten opzichte van de gevraagde subsidie (cfr. de indicatieve bedragen vermeld in het voorwerp van de call).

Deze verhouding, uitgedrukt in ton per euro, wordt gewaardeerd als volgt:

$$C_{3,i} = T_i \times 20 / T_{\max}$$

Met:

$C_{3,i}$ = score van kandidaatstelling "i" voor dit criterium

T_{\max} = score overeenkomend met de kandidaatstelling met het hoogste efficiëntie van de subsidie

T_i = ton/euro berekend voor kandidaatstelling "i"

4) Meerwaarde en rendement (30 punten)

In een afzonderlijke nota (maximum 2 A4-pagina's) wordt door de kandidaat aangegeven in welke mate zijn project een generieke oplossing biedt inzake mobiliteit, potentieel voor de binnenvaart, milieu,...

7 Template voor indiening

Via [deze link](#) kunt u een template voor indiening terugvinden. Deze dient u volledig ingevuld aan te leveren via info@watertruck.eu. We raden u aan om een (elektronische) ontvangstbevestiging van uw verzending te vragen.

8 Timing

De (indicatieve) procedurestappen die zullen worden gehanteerd zijn de volgende:

- Publicatiedatum 30 november 2017
- Indiening van kandidaturen ten laatste op 15 januari 2018, 10u
- Beoordeling kandidaturen obv randvoorwaarden, uitsluitings- en selectiecriteria tegen 30 januari 2018
- Beoordeling kandidaten (weerhouden kandidaten) obv beoordelingscriteria en eventuele onderhandelingen aangaande de ondertekening van een 'construct to Use'-overeenkomst
- Beslissing door raad van bestuur Watertruck+ uiterlijk op 15 februari 2018