



verslag

Verslag van marktconsultatie ijsbreken

Omschrijving

Marktconsultatie ten behoeve van visie met
betrekking tot Ijsbreken in de periode 2019-2025

Datum marktconsultatie

30 januari 2019

Datum

12 februari 2019

Op 30 januari heeft Rijkswaterstaat een marktconsultatie gehouden met als onderwerp het ijsbreken op de hoofdvaarwegen. Rijkswaterstaat is verantwoordelijk voor ijsbestrijding op de hoofdvaarwegen van Nederland. Marktpartijen voeren in opdracht deze ijsbestrijding uit. In voorbereiding op de aanbesteding van een of meerdere nieuwe contracten voor de winter van 2019 – 2020 en verder organiseert Rijkswaterstaat deze marktconsultatie.

De marktconsultatie begon met een algemene presentatie vanuit Rijkswaterstaat. Dennis van der Veen (teamleider van Bureau Incidentmanagement Water en Scheepvaart) heeft verteld over de geschiedenis van het ijsbreken bij Rijkswaterstaat, de interne veranderingen op het gebied van Incidentmanagement en de plannen voor de toekomst. De presentatie is als bijlage meegestuurd met dit verslag.

Na de algemene presentatie hebben de marktpartijen in drie groepen in themasessies input geleverd over de onderwerpen geschiktheid, contractvorm en tariefvorming. Hierbij is de volgende input opgehaald:

Geschiktheid

Allereerst is gekeken naar welke technische aspecten belangrijk zijn voor een ijsbreker:

- De rompvorm van de ijsbreker in combinatie met het vermogen van het vaartuig is cruciaal voor het functioneren van een ijsbreker.
- Daarnaast moet de romp voldoende dikte hebben en zijn de spantafstanden van belang.
- Het koelwatersysteem moet gesloten zijn om te voorkomen dat de koelwaterinlaat verstopt kan raken met ijs, waardoor de motor oververhit raakt.
- Een tunnel rond de schroeven kan leiden tot stilvallen doordat de tunnels verstopt raken met ijs. Dit is wel afhankelijk van de soort straalbuis en de uitvoering daarvan.
- De trekkracht van een sleepboot speelt ook een rol.

Daarnaast kwam naar voren dat er ook andere factoren spelen:

- De ervaring van de schipper met ijsbreken is een bepalende factor.

- Ervaring met ijsbreken in het betreffende areaal is ook van belang omdat elk gebied zijn eigen specifieke aandachtspunten heeft.
- Tijdens het ijsbreken spelen windrichting en ijsdikte een rol. Daarnaast is het van invloed of het water beschut is.

Rijkswaterstaat
Programma's, Projecten
en Onderhoud

Datum
12 februari 2019

Er is ook gesproken over geschiktheid van binnenvaartschepen (met aanpassingen) voor het breken van ijs:

- Binnenvaartschepen worden groter en sterker, dit betekent dat ze met aanpassingen in kunnen worden gezet om ijs te breken.
- Voor het ijsbreken op groot open water is een vermogen van tenminste 1000 pK gewenst.
- Daarnaast dient het vaartuig maximaal 3 meter diepgang te hebben.
- Een binnenvaartschip is minder geschikt op het moment dat er een route gezocht of gevaren moet worden. Ook is een dergelijk schip minder geschikt in het geval dat er schepen losgebroken moeten worden.

Wat betreft geschiktheidseisen (aanbestedingsterm: minimale eisen waaraan een marktpartij moet voldoen om te kunnen inschrijven) kijkt Rijkswaterstaat tot op heden hoofdzakelijk naar het vermogen van de ijsbrekers. Zeker gezien het afnemende aantal ijsbrekers bestaat hiermee het risico dat ijsbrekers met een laag vermogen worden uitgesloten terwijl deze ijsbrekers al jaren succesvol worden ingezet.

Uit de verschillende gesprekken blijkt dat het lastig is om vooraf vast te stellen waaraan een ijsbreker moet voldoen. Dit vanwege de vele aspecten die gezamenlijk bepalen of een ijsbreker geschikt is. Vanuit de markt is voorgesteld dat het beter is om te zorgen dat een ijsbreker, waarvan in de uitvoering blijkt dat hij ongeschikt is, teruggestuurd kan worden.

In het geval dat het vermogen van ijsbrekers alsnog wordt meegenomen als geschiktheidseis dan wordt aanbevolen om per beheersgebied te kijken naar een juiste mix van ijsbrekers met "groot" en "klein" vermogen. Deze mix kan bijvoorbeeld gebaseerd worden op de verhouding tussen groot open water, rivieren en kanalen.

Indien Rijkswaterstaat de zogenaamde "ijsklasse" (speciale certificering van een schip waarmee de geschiktheid voor Ijsbreken wordt aangetoond) als geschiktheidseis toepast dan zal dit betekenen dat het aantal geschikte ijsbrekers ongeveer wordt gehalveerd.

Contractvorm

Een van de belangrijkste wijzigingen in de contractvorm van de afgelopen jaren is dat Rijkswaterstaat meer regie naar zichzelf toetrekt. Dat betekent onder andere dat Rijkswaterstaat het aantal ijsbrekers en het vertrekpunt daarvan vaststelt. Zowel vanuit de markt, als vanuit Schuttevaer wordt dit (op enkele uitzonderingen na) als een positieve wijziging gezien.

Daarnaast heeft Rijkswaterstaat een aantal coördinatietaken bij konvooivaart toegevoegd aan het contract. Dit betekent bijvoorbeeld dat er een coördinator vanuit de aannemer aanwezig moet zijn op de verkeerspost van waaruit de konvooien op worden gesteld. Ook deze wijziging wordt goed ontvangen vanuit de markt. Wel geeft de markt aan dat er afgelopen winter beperkingen werden ervaren vanuit de wet AVG. Hierdoor kreeg men niet altijd gegevens die nodig waren voor het organiseren van de konvooien. Rijkswaterstaat heeft aangegeven

hier verder naar te kijken. Daarnaast gaf de markt aan dat de besluitvorming van Rijkswaterstaat tijdens ijsperiodes belang is voor een goede uitvoering van de opdracht.

Rijkswaterstaat
Programma's, Projecten
en Onderhoud

Rijkswaterstaat heeft zich afgevraagd of het interessant is voor marktpartijen om Ijsbreken te combineren met andere werkzaamheden zoals bijvoorbeeld oliegeven of het bergen van schepen. Vanuit de markt komt het signaal dat Ijsbreken een niche markt is, en dat men gedurende het jaar andere werkzaamheden heeft. Het samenvoegen van anders-soortige werken wordt om die reden niet als positief gezien. Wel kan het interessant zijn om werkzaamheden toe te voegen die uitgevoerd kunnen worden tijdens het ijsbreken zoals bijvoorbeeld het rechtekken van boeien of sleepdiensten voor vastgelopen schepen.

Datum
12 februari 2019

Het belangrijkste aandachtspunt voor de contractvorm is de risicoverdeling tussen Rijkswaterstaat en de markt. Vooral voor kleinere partijen is de risicoverdeling een reden om niet in te schrijven. Voor deze risicoverdeling zijn de volgende relevante onderwerpen gedefinieerd:

- Risico van schade aan derden. (o.a. konvooi deelnemers, woonboten, etc.) Hierover wordt aangegeven dat de verzekeringen voor dit soort schade aanzienlijke meerkosten met zich meebrengen. Een duidelijke uitspraak vanuit Rijkswaterstaat over welke schade voor wie is zal een positief effect hebben op de prijzen van aannemers.
- Risico van schade aan schip. (o.a. kosten herstel, tijdens werfbeurt uit de vaart, gasolie verbruik). De markt geeft aan dat er steeds minder ijs gebroken hoeft te worden. Dit betekent dat de kosten voor een werfbeurt op dit moment opgenomen worden in de vergoeding van een schip. Indien Rijkswaterstaat deze kosten op zich zou nemen dan zou de prijs per uur voor een schip aanzienlijk zakken. Daarnaast wordt er aangegeven dat opdrachtnemers door de huidige risicoverdeling gestimuleerd worden om zo rustig mogelijk te varen.
- Risico van schade aan waterstaatswerken. (o.a. sluizen, meerpalen etc.) Schade aan Rijkswaterstaatswerken wordt in de regel verhaald op de schadeveroorzaker. Vanuit de markt wordt aangegeven dat dit een groot risico is.

Wat betreft algemene voorwaarden (aanbestedingsterm: standaard set met voorwaarden die van toepassing is op een contract) is gebleken dat er vanuit de markt geen algemeen toegepaste set met voorwaarden is die voor ijsbreken wordt toegepast. Er zijn wel een aantal mogelijkheden besproken:

- De UAV-gc 2005 wordt door de markt gezien als niet geschikt voor de aard van de werkzaamheden. Voornamelijk doordat Rijkswaterstaat de regie naar zich toe trekt.
- De UAV (2012 of eerder) is meer geschikt. Vooral doordat hier een duidelijke link is met de regierol van Rijkswaterstaat. Een kritische noot die wordt opgeworpen is dat het meer gericht is op fysieke werkzaamheden zoals bijvoorbeeld de bouw van bruggen of sluizen.
- BIMCO-Supply Time is een standaard set voorwaarden voor het huren van schepen. Vanuit de markt wordt aangegeven dat hier eventueel mogelijkheden zijn. Er wordt wel gesteld dat er goed gekeken moet worden naar de toepasbaarheid van de voorwaarden in Nederland.

Wat betreft de gunningscriteria (aanbestedingsterm: onderwerpen voor de prijs-kwaliteitsvergelijking) voor toekomstige aanbestedingen geeft de markt aan dat er bijvoorbeeld gekeken kan worden naar coördinatie en de communicatie met schippers. Ook Schuttevaer zag hier de meerwaarde van in. Langere looptijden

zorgen voor meer bereidheid vanuit de markt om in te schrijven. Eventuele nieuwe toetreders zijn sneller bereid om investeringen te doen.

Rijkswaterstaat
Programma's, Projecten
en Onderhoud

Tariefvorming

Rijkswaterstaat heeft de afgelopen jaren meer flexibiliteit gecreëerd in de verschillende tarieven. Zo zijn er bijvoorbeeld tarieven bijgekomen voor een mobilisatieperiode, nachtelijk breken en stand-by liggen.

Datum
12 februari 2019

De kosten zijn op te delen in een aantal hoofdonderwerpen:

- Éénmalige kosten voor het klaarmaken van de brekers (eventuele aanpassingen, mobilisatiekosten)
- Kosten inzet ijsbreker
- Kosten werfbeurt inclusief gemiste inkomsten
- Verzekeringen (voor ijsbreken is een speciale verzekering nodig)
- Overige risicotoeslagen

De markt geeft aan dat de prijs grotendeels wordt beïnvloed door de risicotoeslagen en de werfkosten.

De werfkosten worden op dit moment opgenomen in de vergoeding per uur. Zeker gezien de trend dat er steeds mildere winters komen betekent dit dat de eenmalige kosten een groot aandeel gaan uitmaken van de prijs per uur voor het breken.

De kosten voor een ijsbreek verzekering zijn ook aanzienlijk. De kosten kunnen worden beperkt indien Rijkswaterstaat expliciet aangeeft bepaalde risico's naar zich toe te trekken.

In het verleden werd er door Rijkswaterstaat borg en garantstelling geëist, dit was voor veel partijen een reden om niet in te schrijven. Rijkswaterstaat geeft aan dergelijke garantstellingen niet meer op te nemen in het contract.

Indien Rijkswaterstaat meer informatie verschaft over de aard van het beheergebied waar gebroken wordt (risico's, diepgang, stromingen, etc.) kunnen marktpartijen makkelijker een goede prijs indienen.

Vervolg (aanbesteding – individuele gesprekken)

Tijdens de terugkoppeling van de verschillende themasessies zijn de resultaten besproken met alle aanwezigen. Rijkswaterstaat heeft onder andere aangegeven dat de aanbesteding voor het beheergebied IJsselmeer naar waarschijnlijk in de maand juni wordt gepubliceerd. De deadline voor inschrijvingen zal dan kort voor de bouwvak plaatsvinden.

Op basis van deze marktconsultatie zal Rijkswaterstaat waarschijnlijk ook individuele gesprekken gaan inplannen met marktpartijen. Een algemene samenvatting van deze gesprekken zal worden gepubliceerd op TenderNed.