



Marktconsultatierapportage

Baggerwerkzaamheden Port of Amsterdam

projectnummer 0454036.100
definitief
12 november 2019

Marktconsultatierapportage

Baggerwerkzaamheden Port of Amsterdam

projectnummer 0454036.100

definitief
12 november 2019

Auteurs

Lianne Hummel

Opdrachtgever

Port of Amsterdam N.V.
De Ruijterkade 7
1013 AA AMSTERDAM

datum vrijgave	beschrijving revisie
12-11-2019	definitief

goedkeuring
Monique van Alphen

vrijgave
Ed Oosterbaan

Inhoudsopgave

Blz.

1	Inleiding	1
1.1	Aanleiding	1
1.2	Doel van de marktconsultatie	1
1.3	Verloop van de marktconsultatie	1
1.4	Dank aan de deelnemers	1
2	Inhoud en resultaten marktconsultatie	2
2.1	Vragen marktconsultatie	2
2.2	Aanbestedingsproces	2
2.3	Contractvorm	3
2.4	Af- en aanvoer bagger	3
2.5	Risico's	3
2.6	EMVI criteria	4
2.7	Duurzaamheid	4
3	Nawoord	5

1 Inleiding

In oktober is door Port of Amsterdam een marktconsultatie gestart. In dit verslag zijn de geanonimiseerde resultaten van de marktconsultatie opgenomen. Dit verslag is opgesteld en wordt gedeeld via TenderNed om het *'Level Playing Field'* te garanderen tussen de inschrijvers.

1.1 Aanleiding

De Port of Amsterdam is verantwoordelijk voor het baggeren van de havens van Amsterdam. In het verleden werd het baggerwerk veelal ad hoc uitgevoerd. Dit kwam met name omdat er geen dekkende peilingen van de havens beschikbaar waren. Vanaf 2019 worden alle havens en vaarwegen jaarlijks in april ingemeten. Hierdoor komen vlakdekkende metingen van de waterdiepte beschikbaar. Aanvullend hierop worden de terminals en ligplaatsen in oktober van hetzelfde jaar nog een tweede maal gemeten. Door deze wijze van meten kan beter worden ingespeeld op eventuele knelpunten en kan preventief onderhoud worden gepleegd.

Er is een grote mate van onzekerheid over de jaarlijkse aard en omvang van de totale prestatie, tijd en locatie van de werkzaamheden. Het areaal van Port of Amsterdam bestaat uit diverse havens en vaarwegen verspreid over een groot gebied. De baggerspecie wordt meestal gestort in één van diverse stortlocaties of diepere gedeeltes binnen het havengebied. Veelal is op voorhand niet aan te geven welke baggerspecie waar naartoe moet en in welke hoeveelheden. Port of Amsterdam is daarom voornemens om de werkzaamheden vast te leggen in een RAW Raamovereenkomst.

1.2 Doel van de marktconsultatie

Om de aanbesteding op een zo efficiënt mogelijke wijze uit te voeren wil Port of Amsterdam een beter beeld van de markt en marktoplossingen krijgen en haar inkoopstrategie toetsen. Port of Amsterdam wil graag inzicht op de onderstaande onderwerpen:

- Contractvorm
- Aanbestedingsproces
- Geschikte EMVI criteria
- Duurzaamheid

1.3 Verloop van de marktconsultatie

De marktconsultatie is gestart met de publicatie van het marktconsultatiedocument met aanvullende informatie op TenderNed op 17 september 2019. Er zijn geen vragen gesteld betreffende de documenten of procedure in de inlichtingenronde. Vervolgens zijn er 7 tijdige aanmeldingen ontvangen en zijn er 6 partijen uitgenodigd voor de één-op-één gesprekken. De duur van de gesprekken van één uur. Deze gesprekken hebben tussen 15 oktober en 28 oktober plaatsgevonden op het kantoor van Port of Amsterdam. Voorafgaand aan de marktconsultatie-gesprekken is een agenda opgesteld, welke niet van tevoren met de deelnemende partijen gedeeld is. De besproken onderwerpen staan ook vermeld in de aankondiging op TenderNed.

1.4 Dank aan de deelnemers

Graag willen wij eenieder die heeft bijgedragen aan deze marktconsultatie bedanken voor zijn inbreng. Er zijn open gesprekken gevoerd waarin we goede feedback hebben gekregen op onze ideeën, waardevolle suggesties hebben ontvangen voor het vervolg en zijn uitgedaagd een aantal zaken verder te ontwikkelen of verduidelijken. Wij gaan aan de slag met uw opmerkingen en suggesties en verwachten binnenkort de aanbesteding te starten.

2 Inhoud en resultaten marktconsultatie

2.1 Vragen marktconsultatie

Tijdens de marktconsultatiegesprekken stonden de onderstaande vragen op de agenda. Niet in elk gesprek is elke vraag behandeld. Tijdens de gesprekken zijn nog aanvullende onderwerpen naar boven gekomen die ook behandeld worden in dit verslag.

- Welke informatie dient de opdrachtgever aan te leveren om een goede inschrijving tot stand te brengen?
- Welke risico's voorziet u bij de aan te besteden baggerwerkzaamheden?
- Bij wie horen deze risico's te liggen en waarom?
- Welke ervaringen en aandachtspunten heeft u ten aanzien van een RAW Raamovereenkomst?
- Hoe kan het afvoeren van bagger worden vastgelegd in een RAW Raamovereenkomst?
- Op welke aspecten binnen de werkzaamheden is duurzaamheidswinst te behalen?
- Welke maatregelen kan Port of Amsterdam nemen om bij een eventueel aanbestedingstraject een optimale marktwerking te krijgen?

2.2 Aanbestedingsproces

- *Welke maatregelen kan Port of Amsterdam nemen om bij een eventueel aanbestedingstraject een optimale marktwerking te krijgen?*

Drie partijen geven aan dat de beste procedure een openbare procedure met voorselectie is. Tot de genoemde opties behoren daarnaast een openbare procedure of een meervoudig onderhandse procedure. Op dit moment is nog niet duidelijk of het contract de financiële grens voor de mogelijkheid op meervoudig onderhands aanbesteden zal overstijgen.

In bijna alle gesprekken is de mogelijkheid tot een (variatie op een) concurrentiegerichte dialoog besproken waarop voornamelijk positief gereageerd werd. In het verleden zijn er positieve ervaringen met zulke dialogen geweest door de aannemers. Voordelen van een dialoog zijn kennismaking met het uitvoerende team; verbeterde samenwerking en het gelijktrekken van interpretatie van de bestekposten. Bij de concurrentiegerichte dialoog wordt door twee partijen aangegeven dat het verstandig is om een maximum aantal partijen uit te nodigen, bij voorkeur drie partijen. Dit verlicht de inspanning voor de aannemers en voor de opdrachtgever. Er werd daarnaast een kritische opmerking geplaatst: er is een risico dat verschillende aannemers hun risico's gaan borgen door in de concurrentiegerichte dialoog hierop te sturen.

Er is ook gevraagd naar de wijze waarop strategisch inschrijven kan worden voorkomen. Een aannemer gaf aan dat het meegeven van een plafondbedrag en/of minimumprijs in het contract hiervoor een goed middel is. Een openbare tarievenlijst en een open begroting vragen dragen tevens bij.

2.3 Contractvorm

- *Welke ervaringen en aandachtspunten heeft u ten aanzien van een RAW Raamovereenkomst?*

Bijna unaniem wordt geconstateerd dat er een voorkeur is voor een RAW raamovereenkomst met EMVI-component. Drie partijen geven ook aan welke verhoudingen zij passend vinden: 70% op kwaliteit, 50% tot 60% op kwaliteit en 50% op kwaliteit.

Een andere mogelijkheid is een prestatiecontract. Hiervan wordt door meerdere partijen aangegeven dat dit nu onwenselijk is want er zijn te weinig historische gegevens bekend. Het beschikbare historische gegeven is dat er, naar schatting, 450.000 m3 gebaggerd is over de afgelopen vier jaar.

De te verwachten hoeveelheid bagger voor de aan te besteden overeenkomst is ongeveer 50.000 tot 100.000 m3 per jaar. Als het werk goed wordt bijgehouden is de verwachting dat deze hoeveelheden afnemen. Eén partij geeft aan dat deze hoeveelheden te klein zijn voor een prestatiecontract.

2.4 Af- en aanvoer bagger

- *Hoe kan het afvoeren van bagger worden vastgelegd in een RAW Raamovereenkomst?*

Vrijwel alle partijen geven aan dat ze graag zien dat er geen equipment wordt voorgeschreven. Er wordt geadviseerd dat dit kan worden bereikt door de kuub per afstand af te prijzen in het bestek. Eén partij adviseert om dit in matrixvorm te doen. De afstanden tot de stortlocaties zijn erg variabel en niet vooraf in te schatten.

2.5 Risico's

- *Welke risico's voorziet u bij de aan te besteden baggerwerkzaamheden?*
- *Bij wie horen deze risico's te liggen en waarom?*

Het eerste risico dat door vier partijen wordt geïdentificeerd is de mogelijkheid om winst te maken door materialen op ongeschikte locaties in te zetten voor de baggerwerkzaamheden wanneer er geen equipment wordt voorgeschreven. Een voorbeeld hiervan is een kraanschip in een vaargeul. Het advies van vier partijen luidt: maak een kaart en geef daarop aan waar niet met een kraanschip gebaggerd mag worden. Verdeel deze kaart in een aantal kleurenvlakken die afgeprijsd dienen te worden. De kleurvakken op de kaart kunnen bijvoorbeeld onderscheiden worden in vaargeul; talud; ligplaats; lastige hoeken.

Een tweede risico is de beschikbaarheid van het juiste en of goedkoopste materiaal voor de aannemer. Eenduidig vanuit de aannemers is de stellingname dat het risico voor de beschikbaarheid van het juiste materiaal bij de aannemer behoort te liggen. Hierin kan Port of Amsterdam tegemoet komen door de termijn van uitvoering zo lang mogelijk te maken. Eén partij noemt de minimale termijn van twee maanden. Port of Amsterdam verwacht een termijn van ongeveer 3 à 4 maanden te kunnen bieden.

Het derde risico is de baggerbaarheid van de grond. De grond in het havengebied is voornamelijk van goede kwaliteit en heeft weinig verontreiniging. Op sommige locaties is er echter een risico op plastic verontreiniging. Op andere locaties zijn aangrenzende (mogelijk vervuilde) bedrijven een risicofactor. In de eerder beschreven kaart, zo wordt geopperd door een partij, kan daarom ook een risico opslag worden meegenomen voor deze locaties.

2.6 EMVI criteria

Tijdens de gesprekken werden door meerdere partijen een contract met gunning op kwaliteit genoemd. Er is doorgevraagd naar onderscheidende EMVI-criteria.

- Ontzorgen (vijfmaal aangedragen) door middel van stakeholdermanagement met terminalhouders, bedrijven, Port of Amsterdam en/of met Deep b.v. (verzorgt de tweejaarlijkse peilingen);
- Data-analyse (eenmaal aangedragen); zelf in- en uitpeilingen doen en inzicht hierin geven d.m.v. een GIS-systeem;
- Bereikbaarheid van de ligplaatsen (tweemaal aangedragen). Percentuele gegarandeerde bereikbaarheid van de ligplaatsen.
- Maximaal opvullen van stortgebieden (eenmaal aangedragen).
- CO₂-prestatieladder (tweemaal aangedragen) is niet meer onderscheidend in de markt.
- Duurzaamheid en CO₂/stikstof uitstoot van materiaal (zesmaal aangedragen); hierop wordt dieper ingegaan in hst. 2.7.

2.7 Duurzaamheid

- *Op welke aspecten binnen de werkzaamheden is duurzaamheidswinst te behalen?*

Drie partijen melden dat MKI/DuboCalc een optie kan zijn duurzaamheid te vergroten. Hierbij wordt de kritische opmerking door meerdere partijen gemaakt dat deze methode nog in de opstartfase voor de baggerwereld zit. Daarnaast neemt Port of Amsterdam hiermee veel extra werk op zich; zij krijgen de verantwoordelijkheid om de gegevens te controleren. Een tweede manier is het eisen van bepaalde filters op het materieel. Dit kan worden meegenomen als EMVI of als geschiktheidseis. Wanneer het als EMVI wordt opgeschreven, kan de percentuele inzet van boten met filters als scorecriterium gebruikt worden, stelt één partij. Tot slot kan er duurzaamheidswinst worden behaald door het verkorten van de vaarafstanden door efficiënt te plannen of door stortgebieden maximaal op te vullen.

3 Nawoord

Om de aanbesteding op een zo efficiënt mogelijke wijze te doen wil Port of Amsterdam een beter beeld van de markt en marktoplossingen krijgen en haar inkoopstrategie toetsen. Port of Amsterdam heeft marktconsultatiegesprekken gevoerd om inzicht te krijgen op de volgende onderwerpen:

- Contractvorm
- Aanbestedingsproces
- Geschikte EMVI criteria
- Duurzaamheid

Port of Amsterdam heeft een goed beeld gekregen van de huidige markt en de doelstellingen zijn gehaald. Veel vooraannames komen overeen met datgene dat de markt kan leveren. Op enkele punten, zoals bijvoorbeeld het opstellen van een af te prijzen vlakkenkaart en de meerwaarde van een dialoog tijdens het aanbestedingsproces hebben de gesprekken geleid tot gewijzigde inzichten.

Afsluitend wil Port of Amsterdam zijn hartelijke dank uitspreken aan de aannemers die op open, bilaterale wijze vrijblijvend hun medewerking hebben verleend. Wij hopen in komende jaren wellicht nogmaals een beroep op hen te kunnen doen en het gesprek tussen vragende partijen en leverende partijen te kunnen voortzetten.

Over Antea Group

Van stad tot land, van water tot lucht; de adviseurs en ingenieurs van Antea Group dragen in Nederland sinds jaar en dag bij aan onze leefomgeving. We ontwerpen bruggen en wegen, realiseren woonwijken en waterwerken. Maar we zijn ook betrokken bij thema's zoals milieu, veiligheid, assetmanagement en energie. Onder de naam Oranjewoud groeiden we uit tot een allround en onafhankelijk partner voor bedrijfsleven en overheden. Als Antea Group zetten we deze expertise ook mondiaal in. Door hoogwaardige kennis te combineren met een pragmatische aanpak maken we oplossingen haalbaar én uitvoerbaar. Doelgericht, met oog voor duurzaamheid. Op deze manier anticiperen we op de vragen van vandaag en de oplossingen van de toekomst. Al meer dan 60 jaar.

Contactgegevens

Monitorweg 29
1322 BK ALMERE
Postbus 10044
1301 AA ALMERE
T. 06 10 91 66 82
E. monique.vanalphen@anteagroup.c

www.anteagroup.nl

Copyright © 2019

Niets uit deze uitgave mag worden
verveelvoudigd en/of openbaar
worden gemaakt door middel van
druk, fotokopie, elektronisch of op
welke wijze dan ook, zonder