

Verslag 17122020

Overleg:	Marktconsultatie
Datum:	Donderdag 17 december 2020
Tijd:	11:00 - 12:15
Plaats:	Video vergadering via Windows TEAMS
Aanwezig:	Provincie: Bernard van Zanten, Henk Nap, Stefan Epema, Maikel Tenniglo,
Afwezig:	

1 Opening

Bernard van Zanten opent het overleg en deelnemers worden welkom geheten.

Er wordt een voorstelrondje gedaan. Deelnemers aan deze marktverkenning zijn:

- Bernard van Zanten: coördinator assetmanagement
- Stefan Epema: opstellen van programma van eisen en draagt zorg voor verslaglegging
- Henk Nap inkoper
- Maikel Tenniglo: procesbeheerder

Henk Nap geeft een toelichting waarom de Provincie gekozen heeft voor een marktconsultatie. Er wordt gevraagd aan Assetmanagement om vooral hun inzichten te delen en hiermee wordt de mogelijkheid gegeven aan de markt om input te leveren voor de aanbesteding.

Er wordt gevraagd of er een bedrijfspresentatie gegeven mag worden. Hier wordt ruimte voor gegeven.

2 Bedrijfspresentatie Partij

Bij Partij ligt de focus op:

- Personeel is belangrijk en zijn voorzien van de juiste uitrusting. Is belangrijk voor de continuïteit;
- continu verbeteren;
- snel verhelpen van storingen (is een app voor ontwikkeld);
- veiligheid is belangrijk wordt elke dag vastgelegd evenals de inhoudelijke kennis m.b.t. storingen.

Er is inzicht in (voortgang) en uitvoering van onderhoud. Partij maakt voor het OMS gebruik van EAM waarbij wordt gerapporteerd middels Power BI. Registraties van assets (o.a. wissels) zijn gedigitaliseerd. De processen zijn digitaal vastgelegd in Mavin. Partij is ISO 9001-2015 en VCA gecertificeerd en is een erkend onderhoudsaannemer en werkplekbeveiligingsbedrijf voor ProRail. Richten zich ook op voorspellend onderhoud (spoorligging, ultrasoon onderzoek) met als doel om daar voornamelijk voordeel uit te halen voor de uitvoering van onderhoud.

3 Vragen

3.1 Aanvraagproces en werkpakketten

1. Heeft u voorkeur voor een regiecontract of een prestatiegericht onderhoudscontract? Wat is hiervoor de motivering?

Dit zijn twee uiterste. ProRail had output proces contracten (regie) en is overgestapt naar prestatie gerichte contracten. Het risico van prestatiecontracten is dat er voornamelijk op de korte termijn wordt gestuurd terwijl ook onderhoud op de lange termijn geborgd moet worden. Het risico met een regie contract is dat dit kan leiden tot een meerwerk gestuurd contract en daarmee tot hoge kosten voor de opdrachtgever. Beide hebben dus nadelen.

Hybride constructie zou volgens Partij het beste zijn. Hierbij wordt geadviseerd om de beheerverdeling zo te beleggen dat de opdrachtgever de lange termijn in beeld houdt en grote investeringen draagt. De opdrachtnemer heeft door de uitvoering van haar werkzaamheden echter een goed beeld en de kennis van

de status van het areaal. Kleinere vervanging kunnen direct bij de aannemer worden belegd. De onderhoudsaannemer kan kort cyclisch onderhoud goed uitvoeren en verantwoordelijkheid voornemen. Ook wordt het voorschrijven van het kort cyclisch onderhoud geadviseerd om bij de onderhoudsaannemer te beleggen.

Er moet voorkomen worden dat er vroegtijdige vernieuwingen worden uitgelokt door slecht onderhoud. Let op dat de opdrachtnemer het lange termijn belang niet te veel moet bewaken (i.r.t. de contractduur). Tevens moet er goed worden nagedacht welke risico's bij de aannemer worden belegd. Er wordt geadviseerd om niet alle risico's bij de aannemer te beleggen (zeker niet diegene waar de aannemer geen of weinig invloed op heeft) dit wordt namelijk zeker afgeprijsd.

Provincie moet goed bepalen en duidelijk aangeven welke prestaties van de assets worden verwacht. Ook heeft de aannemer inzicht nodig is historische storingsdata (meerdere jaren) en onderhoudshistorie. Dit moet middels de aanbestedingsstukken worden gedeeld. Ook dient er een goed inzicht gegeven te worden in de conditie van de infra (nulmeting).

De onderhoudsaannemer kan aan de hand van de bovenstaande gegevens en de gewenste prestaties een inschatting maken van het benodigde onderhoud (taken en termijnen) per asset. De onderhoudspartij kan aan de hand hiervan de offerte opstellen.

Er wordt door de Provincie aangegeven dat UHL en VRT vrij recent zijn opgeleverd (nieuwe systemen) en daardoor het aantal storingen nog hoger zijn dan van het systeem verwacht mag worden (begin van de badkuipkromme). Assetmanagement geeft aan dat deze fase normaal gesproken maximaal 3 maanden duurt. de aannemer stelt voor om dit gezamenlijk te gaan bekijken.

2. Wat zijn de verhoudingen tussen correctief en preventief onderhoud? Is het verstandig hierin te sturen?

Veel preventief onderhoud leidt tot minder storingen en betere prestatie. Er hangen hier natuurlijk kosten aan. Het is zeker verstandig hierin te sturen. Dit kan door te sturen op betrouwbaarheid en beschikbaarheid. De prestatie eisen dienen hierbij gebaseerd te worden op de lange termijn visie van de Provincie ten aanzien van het tramsysteem.

Risicogestuurd onderhoud is de benadering van **onderhoud** die partij gebruikt bij een prestatiecontract. Het biedt de gulden middenweg tussen preventief en correctief **onderhoud**, omdat het uitvallen van een systeem wordt gerelateerd aan de gevolgen op bijvoorbeeld beschikbaarheid, betrouwbaarheid, veiligheid en kosten. Middels FMECA's wordt bepaald welke systemen preventief dan wel correctief worden onderhouden. Hierbij is ook van belang de hoeveelheid tijd die beschikbaar is om preventief onderhoud te kunnen uitvoeren. Indien er weinig tijd beschikbaar is geeft dit ook minder ruimte voor preventief onderhoud en zal er meer storing gestuurd onderhoud moeten worden onderhouden. Om bovenstaande rendabel bij de aannemer te kunnen beleggen is contractduur (lang) van belang.

Hoe verdelen we kosten bij modificaties i.r.t. kosten en onderhoud? Modificaties zouden moeten leiden tot onderhoudsoptimalisatie en daarmee tot verbetering van betrouwbaarheid dan wel verlaging van onderhoudskosten. Partij geeft aan dat een optimalisatie budget hierbij goed kan werken. De besparing kan dan tussen partijen worden verdeeld en op deze wijze kunnen modificaties voor beide partijen lonend worden gemaakt. Heldere KPI's opstellen voor storingsherstel, beschikbaarheid en betrouwbaarheid. Aannemer kan goed meedenken middels maintenance engineer.

3. Het huidige pakket bevat ook nevenactiviteiten zoals groenonderhoud en onderhoud van kunstwerken (beton/staal). Is het wenselijk dit weer zo aan te besteden?

Er wordt aangegeven dat het goed is om dit onderdeel te maken van de scope van het werk. Dit kan zeker in het contract maar wordt belegd bij een derde partij. Hierbij komt ook afstemming kijken met de omgeving. Ook het dagelijks onderhoud voor kunstwerken wordt aangeraden te beleggen bij de onderhoudsaannemer.

4. Het is de intentie van de provincie Utrecht om de administratieve organisatie van de onderhoudswerkzaamheden vast te leggen in het SAP systeem van de provincie Utrecht. Is dat verstandig? Zo ja, wat zijn de randvoorwaarden en zo nee wat is het alternatief?

Partij ondersteunt dat het OMS van de Provincie moet worden gebruikt, een onderhoudsaannemer is namelijk een passant. Als het OMS en daarmee data van de opdrachtnemer is dan is mobilisatie bij een overgang lastiger. Het heeft ook een voordeel voor de opdrachtgever dat er goed inzicht is in de storingshistorie wanneer er gewerkt wordt in het OMS van de opdrachtgever. Wel moet er inzicht zijn in SAP voor de onderhoudspartij maar de Provincie is hierbij eigenaar van de data. OMS van de provincie is geen bezwaar. Zij werken zelf met EAM. Een mogelijkheid is om systemen te koppelen middels een interface. Partij werkt voor ProRail met SAP met een interface (zelf met EAM). Storingsherstel is hierbij volledig in SAP. De configuratie wordt bijgehouden in EAM.

Het moet duidelijk zijn welke informatie er aan de Provincie dient te worden terug geleverd na uitvoering van de werkzaamheden, hier moet goed over worden afgestemd. Een interface is hierbij maatwerk. Let op dit kost tijd om te implementeren en hier moet rekening mee gehouden zodat er voldoende implementatie tijd is.

De benodigde tijd voor de implementatiefase is lastig op voorhand aan te geven. Dit is afhankelijk van de systemen waarmee gewerkt moet worden, de omvang van het werk en de bijbehorende specificaties.

3.2 Kennisniveau van in te zetten personeel

1. Dient in te zetten personeel aan bepaalde opleidingseisen te voldoen?

Ja, er wordt aangeraden zoveel mogelijk aan te sluiten bij de opleidingseisen voor het hoofdspoor. Aansluiten bij bestaande opleidingen van hoofdspoor heeft voordelen zowel qua beschikbaarheid van personeel alsmede qua kosten. Technisch personeel is namelijk schaars. Uitwisselbaarheid is voor de onderhoudsaannemer van belang. Eventuele specialismen en vereiste systeemgerichte opleidingen moeten specifiek worden uitgevraagd.

3.3 Algemene randvoorwaarden

1. Zijn er nog specifieke eisen te stellen op het gebied van:
 - a. Kosten
 - b. Looptijd
 - c. Snelheid van planning

Vervangingskeuzes moeten bij de opdrachtgever worden belegd indien als de levensduur van de contractduur overschrijdt. Een logische knip is vervangingen binnen de contracttermijn te beleggen bij de onderhoudspartij en vervangingen buiten de contracttermijn te beleggen bij de provincie. De knip moet bij de contracttermijn liggen omdat anders niet het juiste belang wordt gediend.

Beschikbaarheid van het spoor, functie hersteltijd, het aantal toegestane storingen en kort cyclisch onderhoud kunnen goed bij de onderhoudsaannemer worden belegd. Hiervoor kunnen ook goede KPI's voor worden afgesproken. Doel van de provincie moet goed doorvertaald worden, hierbij is goede samenwerking belangrijk. Bij een lang contract kan je meer samen doen dan bij een kort contract.

Een contractduur van 5 jaar wordt als kort gezien omdat investeringen dan de looptijd van het contract overschrijden en daarmee niet worden gedaan. Er is een voorkeur voor een 10 jarig contract. Dat biedt ruimte voor kennis opdoen en optimalisatie. Personeel is ook moeilijker te motiveren bij een kort contract, zeker met het oog op opleidingen. Ook de baan en installatiebekendheid zal over het geheel beter zijn bij langlopende contracten.

2. Strategische delen/Wisseldelen / reservedelen → nader bepalen wie wat kan/moet doen
 - a. Optie 1: opdrachtnemer
 - b. Optie 2: Provincie op voorraad
 - c. Optie 3: Provincie heeft contract maar 3^e leverancier heeft voorraad
3. Wat is de beheerinspanning? Welke soorten voorraden en wie doet wat? (Grijpvoorraad, cruciale onderdelen en leadtime onderdelen/hoeveelheden).

De aannemer stelt voor om de courante onderdelen worden geleverd. De aannemer kan prima voorraad houden voor courante onderdelen.

Specifieke onderdelen zou logisch zijn dat dit op voorraad wordt gehouden door de provincie (economisch eigendom). Zij stellen consignatie voorraad voor dit type delen waarbij het voorraad beheer door de onderhoudsaannemer wordt uitgevoerd. Ook is het mogelijk dat het op voorraad houden van dit soort delen wordt belegd bij de hierin gespecialiseerde leveranciers (vertegenwoordigers van de OEMérs), hiermee zijn wel goede afspraken noodzakelijk. Ook moet er specifiek aandacht zijn voor het niet meer leverbaar zijn van delen (obsolence).

Cruciale onderdelen moeten geborgd worden door de Provincie.