



Verslag 17122020

Overleg:	Marktconsultatie
Datum:	Donderdag 17 december 2020
Tijd:	13:00 - 14:30
Plaats:	Video vergadering via Windows TEAMS
Aanwezig:	Provincie: Bernard van Zanten, Henk Nap, Stefan Epema
Afwezig:	Maikel Tenniglo

1 Opening

Bernard van Zanten opent het overleg en partij wordt 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

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

2 Vragen

2.1 Aanvraagproces en werkpakketten

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

Beide contractvormen hebben voor- en nadelen. Een belangrijke factor voor de besluitvorming in deze is de mate waarin Trambedrijf Beheer en Onderhoud verwacht wijzigingen te gaan/moeten doorvoeren en de invloed daarvan op de geformuleerde prestatie eisen. Indien dit het speelveld rondom geformuleerde/genormeerde prestatie eisen drastisch verandert, of de impact daarvan is vanwege nieuw type assets simpelweg niet helder, is het onze ervaring dat wijzigingen lastiger zijn om af te stemmen binnen een prestatiecontract dan in een regiecontract.

Er wordt aangegeven dat bij een PGO-contract de risico's bij de juiste partij moet worden belegd. Er wordt hierbij een voorbeeld gegeven waarbij dat niet goed is gegaan. Ook een goede nulmeting waarmee de status van het areaal kan worden vastgesteld is noodzakelijk. Ervaring met PGO contracten is dat het tot veel disputen en discussie leidt tussen opdrachtgever en opdrachtnemer. Ook dient bij een PGO contract de contractduur relatief lang te zijn omdat er alleen geïnvesteerd zal worden door de opdrachtnemer indien daar profijt voor is.

Sterke voorkeur voor een regiecontract, dit is ingegeven door de vele disputen die zijn ontstaan bij eerdere/huidige prestatie gestuurde contracten. In een regiecontract kan het kort cyclisch onderhoud worden opgenomen met daarbij de verplichtingen die redelijkerwijs mogen worden verwacht. Partij snapt het idee achter PGO, maar de vertaling is lastig en leidt tot werken volgens de letter van het contract en veel disputen.

Aanbestedingen leiden tot enorme prijsdruk en dat leidt tot financiële problemen.

Wel of niet inschrijven is sterk afhankelijk van het risicoprofiel, als dit beheersbaar is dan wel interessanter. Risico moet beheerst kunnen worden daar waar het neergelegd is. PU denkt aan tussenvorm en passend risicoprofiel, dat zou kunnen betekenen dat het hier wel interessant is.

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

Correctief onderhoud moet zoveel als mogelijk worden voorkomen zeker voor de assets in het openbaar vervoer die een negatief effect op de veiligheid, beschikbaarheid, betrouwbaarheid en/of kwaliteit kunnen

hebben. Deze elementen tezamen bepalen natuurlijk de mate van klanttevredenheid van de eindgebruikers. Tijdig vernieuwen/uitvoeren van groot onderhoud dient goed geborgd te worden in een meerjaren onderhoudsplan om de beschikbaarheid optimaal te houden. Heldere afkeurcriteria/einde levensduur normen helpen hier enorm bij. Tegelijkertijd dient de effectiviteit en doelmatigheid van het uitgevoerde preventieve onderhoud periodiek geanalyseerd te worden om een juiste balans te vinden tussen preventief en correctief onderhoud. Dit moet aan de hand van de beschikbaarheidseisen. Het sturen op de verhouding correctief en preventief is dus absoluut noodzakelijk.

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

Dit type werkzaamheden kan samen met de onderhoudswerkzaamheden worden aanbesteed, maar let op dat deze werkzaamheden niet de overhand gaat krijgen. Door dit mee te nemen kan de coördinatie van werkzaamheden door de onderhoudsaannemer worden uitgevoerd, hierbij geldt opnieuw dat deze nevenactiviteiten niet de overhand krijgt ten aanzien van reguliere afstemming en uitvoering. Ook het klein onderhoud van kunstwerken kan behoren tot het werkpakket maar geen grote modificaties. Ook hierbij dient indien een prestatiecontract wordt gesloten het heel helder te zijn waaraan voldaan dient te worden en waar het risico van einde levensduur van de assets ligt.

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?

Zelf gebruikt partij bij voorkeur Maximo. Voor ProRail wordt er voor storingen en configuratie gewerkt in SAP. Rapportages worden daarentegen gedraaid vanuit Maximo.

Het voordeel voor Trambedrijf Beheer en Onderhoud wanneer er gebruik wordt gemaakt van een eigen onderhoudsmanagementsysteem is dat zij direct beschikt over alle onderhoudsdata/status infra. Er wordt hierbij gewaarschuwd dat de Provincie hiermee ook over teveel informatie kan beschikken (zeker i.r.t. een prestatie gestuurd onderhoudscontract).

In het kader van ontzorgen is het bij het voorschrijven van een eigen onderhoudsmanagementsysteem zo dat de Provincie verantwoordelijk is voor de beschikbaarheid en wellicht zelfs voor het beschikbaar stellen van de ICT middelen (denk aan beveiligingen/toegang tot systemen). Ons advies is in een prestatiecontract geen eigen onderhoudsmanagementsysteem voor te schrijven en in regiecontracten de afweging te maken of u voldoende ontzorgd wordt wanneer u dit wel voor schrijft.

5. Wat is uw visie op predictief onderhoud (online monitoring) en hoe ziet u de implementatie hiervan?

Predictief onderhoud en online monitoring kan de prestaties op het gebied van veiligheid, beschikbaarheid en betrouwbaarheid van de assets en daarmee uiteindelijk de uitvoering van de dienstregeling positief beïnvloeden. De digitalisering om ons heen gaat bijzonder hard, zorg ervoor dat nieuwe meetmethoden/technische innovaties benut kunnen worden door een positieve incentive. Het hebben van een gezamenlijk doel bij opdrachtgever en opdrachtnemer om de assets beter te laten presteren is de basis voor een succesvolle implementatie. Wanneer het contract zo in elkaar zit dat je door een nieuwe/verbeterde meetmethode bijvoorbeeld meer afwijkingen en/of boetes moet opleggen dan gaat dit de implementatie en acceptatie in de weg staan.

2.2 Kennisniveau van in te zetten personeel

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

Het in te zetten personeel dient natuurlijk altijd aan wet- en regelgeving te voldoen waar opleidingseisen uit worden afgedwongen. Het onderhoud aan de infrastructuur is gebonden aan technische opleidingen via het Railcenter. Aan de hand van specifieke eisen en wensen van de Provincie voor bijvoorbeeld het onderhoud aan specifieke systemen kunnen aanvullende opleidingseisen worden bepaald. Er wordt geadviseerd dit te beperken. Onderdeel van de implementatie en in werkperiode zijn de opleidingen.

2. Werkzaamheden moeten aantoonbaar correct uitgevoerd worden, wat zijn hiervan de consequenties voor het in te zetten personeel en de onderhoudsorganisatie?

De consequenties zijn dat het personeel moet zijn opgeleid in de te gebruiken (ICT) middelen (zie relatie met vraag 2.1.4) en vakbekwaam/gecertificeerd te zijn om de handelingen te mogen uitvoeren behorende bij die werkzaamheden. Bepaalde keurformulieren kunnen bijvoorbeeld enkel gevuld worden door gecertificeerde medewerkers.

3. Is er overlap met de werkzaamheden en werkwijze bij andere lokale (spoor)vervoerders of ProRail.

Er zijn zeker overeenkomsten met de werkzaamheden en werkwijzen bij andere onderhoudscontracten en specifiek met de heavy rail onderhoudscontracten van ProRail. Denk goed na over het level playing field dat er is rondom de uitvoering van een PGO contract voor ProRail (met de zware prestatie eisen/mogelijkheden tot boetes die daarin zitten) i.r.t. het regie of prestatiecontract voor de Provincie. Er wordt geadviseerd om een contract in de markt dat zetten dat een basisbezetting vereist van een dedicated team van mensen waardoor de overeenkomst met de Provincie door de PCA's van ProRail bijvoorbeeld niet gezien kan worden als een economisch slimme methode voor het vullen van leegloop op het PCA-contract dan wel dat de pool van mensen bedoeld voor Trambedrijf Beheer en Onderhoud activiteiten incidenteel of structureel worden weggezet in PCA-activiteiten met mogelijke afbreukrisico van dien voor Trambedrijf Beheer en Onderhoud.

2.3 Algemene randvoorwaarden

1. Zijn er nog specifieke eisen te stellen op het gebied van:

- a. Kosten

Over het algemeen is het zo dat hoe complexer de contracten hoe groter de interne organisaties aan beide kanten van de tafel worden om het contract te bedienen. PGO contracten leiden niet tot een besparing. Er zal veel tijd verloren gaan aan het betwisten van boetes en boetes zullen worden ingecalculleerd. Een gezonde balans tussen voorschrijven, het geven van vrijheid in de uitvoering en doelgerichte controle door de Provincie zorgt over het algemeen voor lagere kosten. Het is mogelijk bij een regiecontract om capaciteit bij de onderhoudsaannemer in te huren (bijvoorbeeld voor beheertaken). Bij prestatie gestuurde contracten zal dit niet werken omdat er dan kans is op belangenverstrengeling.

- b. Looptijd

Dit is sterk afhankelijk van de contractvorm die gekozen wordt en de mate waarin een opdrachtnemer dient te investeren in het gebied om bijvoorbeeld een bepaalde prestatie mogelijk te maken. Indien in het contract een verantwoordelijkheid voor vernieuwing binnen een vast maandbedrag is opgenomen geldt over het algemeen dat een langere looptijd wenselijk en misschien wel noodzakelijk is. Denk bij een prestatiecontract met vernieuwingsplichtingen aan een looptijd van 10 jaar en bij regiecontracten aan een looptijd van 5 jaar. Daarnaast zou het voor Provincie nog een overweging waard zijn om de contractering gelijk te laten lopen met de concessieperiodes van de vervoerders. De geplande onbeschikbaarheid voor groot onderhoud/vernieuwingen kan dan zo goed als mogelijk worden meegenomen in de contracten bij concessieverlening. Dit voorkomt meerkosten indien tijdens de looptijd van de concessie tijdelijke onbeschikbaarheid van de infra noodzakelijk is en vervoerders daarvoor gecompenseerd moeten worden/ vervangend vervoer noodzakelijk is.

- c. Snelheid van planning

Zorg er voor dat een partij voldoende mobilisatietijd krijgt voor organisatie en inrichting van systemen. Een mobilisatietijd van minimaal 5 maanden is nodig. Bottleneck is personele beschikbaarheid.

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

Optie 2 wordt geadviseerd. Het is beschikbaarheids- en kostentechnisch het meest verantwoord om strategische reservedelen te organiseren vanuit de provincie. Hiermee voorkom je dat bij wisselingen van opdrachtnemer strategische voorraad verloren raakt en/of tegen niet marktconforme tarieven dient te worden overgenomen van een voorgaand opdrachtnemer. Onderdelen zijn dan bijvoorbeeld ook net na mobilisatie direct beschikbaar voor de opdrachtnemer. Het niet steeds opnieuw hoeven aanleggen en inrichten van magazijnen van deze strategische voorraad bij iedere overdracht zorgt voor lagere kosten. De provincie kan het beste bewaken dat leveranciers ook reserve componenten blijven produceren (ter voorkoming van obsolescence). Indien dit niet meer het geval is zal de infra tijdig vernieuwd moeten worden. Dit borgen bij een PCA met relatief korte contractduur i.r.t. de life cycle is extreem lastig, zeker over langere tijd na mogelijk een aantal wisselingen van PCA's.

Ook kan voor systemen er gewerkt worden met SLA met leveranciers (opties 3).

3.

Moet het specialistisch equipment (speciale (rail)voertuigen) door de opdrachtgever beschikbaar gesteld worden of kan de aannemer hiervoor zorg dragen?

In het kader van volledige ontzorging kan dit kan het beste door de aannemer worden geregeld.

Hoe kijkt u aan tegen KPI's en bijbehorende bonus/malus regeling?

Een realistische bonus/malus regeling houdt partijen scherp waardoor het een goed sturingsmiddel kan zijn in het contract. Zorg daarbij dat er een juiste balans is in de mogelijk te verkrijgen bonus/malus en de risico's die daarmee moeten worden aangegaan door opdrachtnemer. Het moet een aannemer positief stimuleren zodat het personeel het steeds leuker gaat vinden een top prestatie te leveren. Niet realistische bonus/malus regelingen en/of marktprijzen onder kostprijs zoals bij PGO contracten van ProRail het geval is zorgen voor grote contractuele/juridische uitdagingen.

Hoe om te gaan met MTBF, MTTR, MTTF etc. Wat zouden redelijke waardes zijn?

Dit is niet te zeggen zonder inzicht te hebben in het totale contract/wensen van de opdrachtgever. Wij gaan hier graag met u over in gesprek.